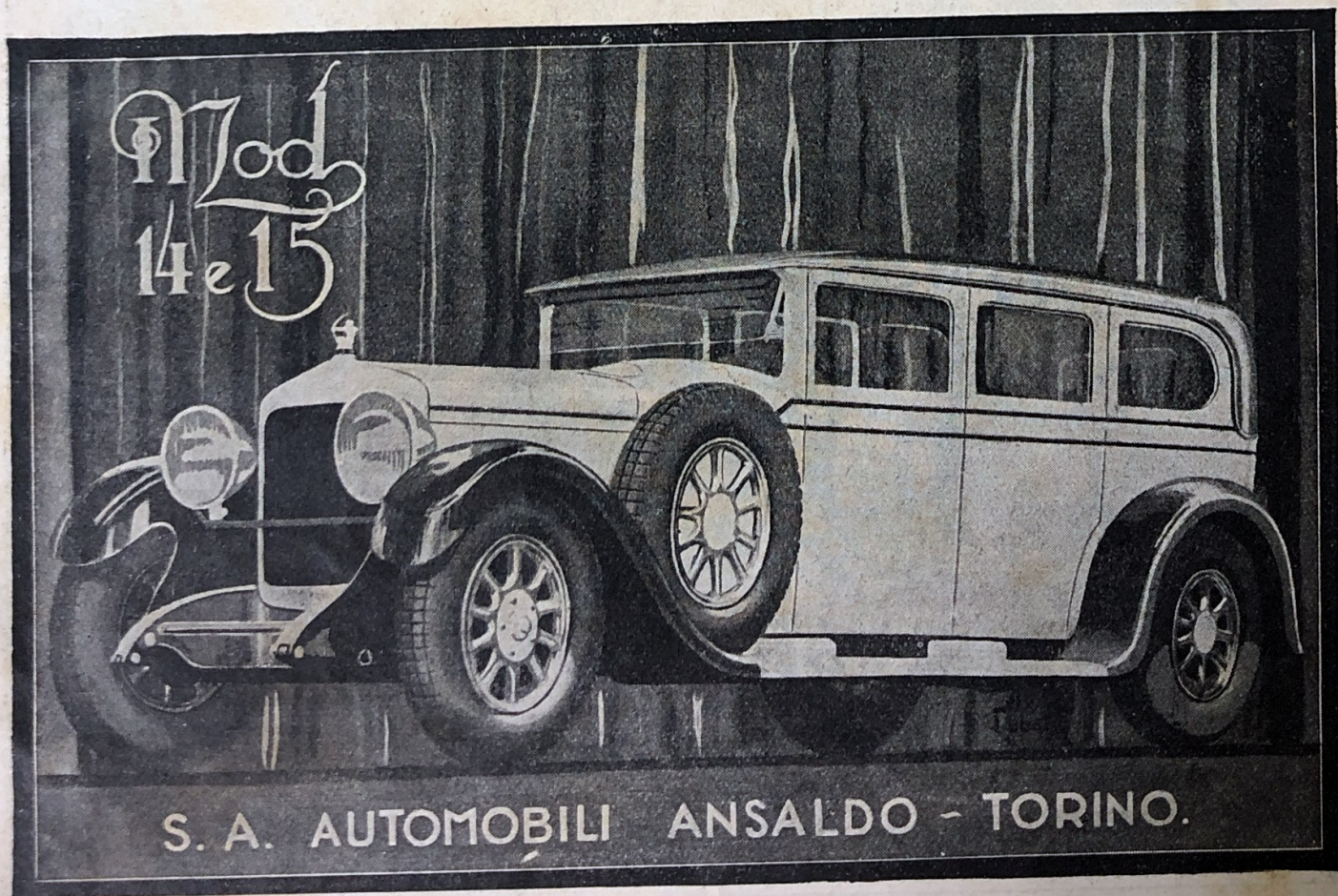
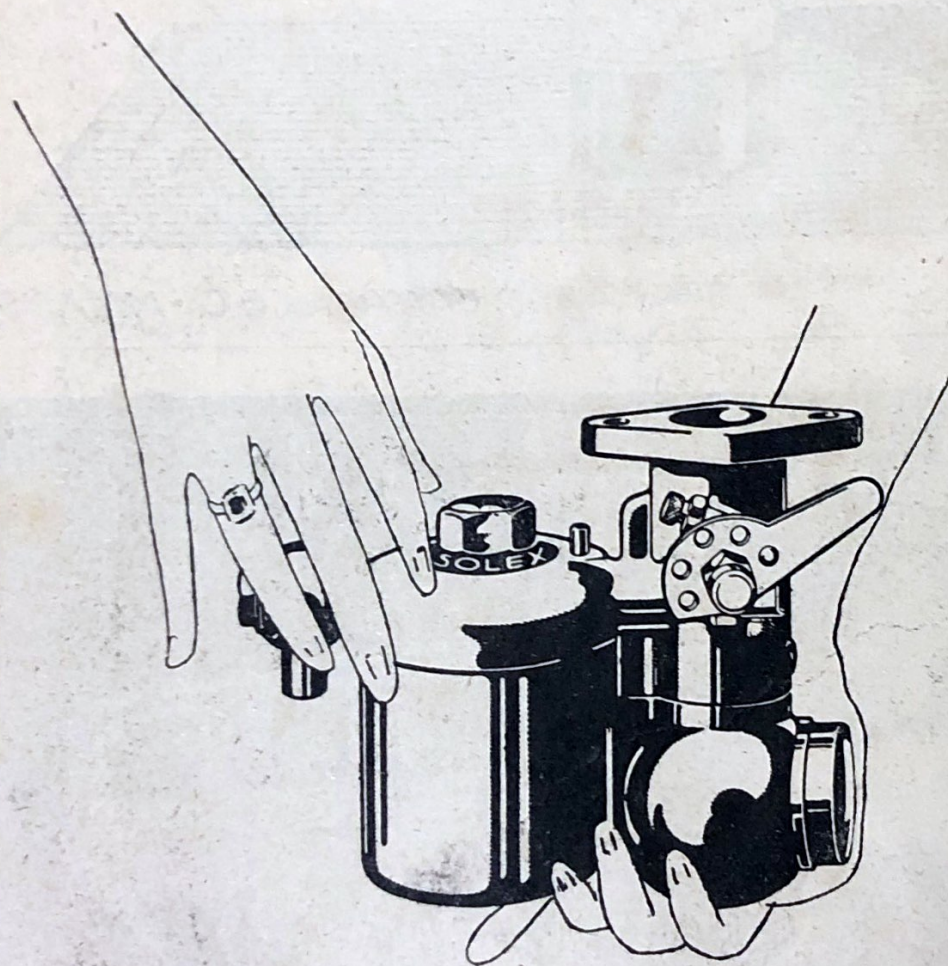
ANNO XXXV - N. 1 COPIE 180.000 GENNAIO 1929 - ANNO VII

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO VFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDVSTRIE TVRISTICHE

QUESTA RIVISTA SI COMPONE: DELLA PUBBLICITÀ DALLA PAG. I ALLA PAG. XVI; DEL TESTO DALLA PAG. 1 ALLA 80; E DEL NOTIZIARIO DALLA PAG. 1 ALLA 48

IL SOGNO
La casetta
con tutte le comodità moderne:
ecco il sogno; la casetta graziosa, decorata con buon gusto, allietata dai colori del giardino nella buona stagione;
riscaldata come una piccola reggia nell'inverno;
fornita di abbondante acqua calda da potersi estrarre in qualunque momento senz'altro fastidio che l'apertura del rubinetto;
pulita come è possibile tener pulita una casa che usa un solo fuoco in cucina.
RICORDATE: l'organizzazione moderna e perfetta dei servizi domestici (riscaldamento, acqua calda, bagno, cucina) risiede nell'adozione dell'impianto "Ideal-Classic" e "Ideal-Cucina".
Per maggiori particolari, richiedeteci l'opuscolo A che s'invia gratis
SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI
MILANO
Casella Postale 930 - Tel. 27-835 - 27-822

GRANDI VINI D'ITALIA
RUFFINO
SOC: AN. CHIANTI RUFFINO
PONTASSIEVE (FIRENZE)

SALUTATE LA PLYMOUTH!

CLASSIFICATA COME VETTURA di gran pregio ad un prezzo moderato.

PER IL SUO MOTORE—con la "Testa d'Argento" (*Silver Dome*) ad alto rendimento termico, unito allo chassis su blocchi di gomma.

PER LA SUA VELOCITA—di 100 Km. l'ora, silenziosamente, con elasticità di trazione e conforto.

PER I SUOI FRENI IDRAULICI—ad espansione interna, protetti dall'acqua, sulle quattro ruote, operanti senza il minimo sforzo, progressivamente.

PER LA SUA BELLA ESTETICA—carrozzeria bassa e spaziosa, ampio radiatore dal profilo dritto, linee fuggenti e simmetriche, ed un'insieme di eleganza senza precedenti.

PER IL SUO PREZZO MODERATO—Esaminate la *Plymouth* presso il nostro Rappresentante nella vostra zona e confrontatela sotto ogni punto di vista con qualunque altra vettura, e vi convincerete che solo Chrysler, grazie alla sua genialità, è in grado di offrire una tale vettura ad un prezzo moderato ed accessibile a tutti.

Vetture Chrysler di tutti i modelli e prezzi—Esaminateli nelle sale di Esposizione dei nostri Rappresentanti.

RAPPRESENTANTI IN: Alessandria, Ancona, Bari, Biella, Bologna, Catania, Catanzaro, Cremona, Genova, Livorno, Mantova, Napoli, Parma, Palermo, Perugia, Pisa, Potenza, Reggio Emilia, Reggio Calabria, Savona, Siena, Siracusa, Spezia, Trento, Trieste, Verona, Viareggio.

Chrysler Sales Corporation, Detroit, U.S.A.

PNEUMATICI

DUNLOP

A CERCHIETTO — SU CERCHIO BASE CANALE

SOCIETÀ ITALIANA
DUNLOP

MILANO, Via Sirtori, 33
ROMA, Via Castro Pretorio, 116

SOCIETÀ ITALIANA
COSTRUZIONE

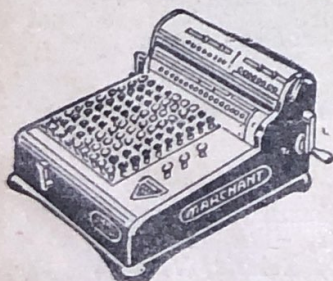
MOLLE
ED AFFINI

TORINO

Via Quittengo, 41 - angolo Via Bologna, 106

Molle per ferrovie e tramvie — Molle per trattrici, Camions, Auto, Aeroplani, Sidecars, ecc. — Molle per Carrozzeria e Carreggio — Molle a spirale ed a bovolo per qualsiasi industria

---

MARCHANT
CALCOLATRICE A TASTIERA

Azionamento elettrico ed automatico

LA DOMINATRICE DEI CALCOLI

E. LEVI & C. - Milano
Via Monte Napoleone N. 23

SOCIETÀ ITALIANA
REGISTRATORI

TORINO

Corso R. Parco N. 33

Registratore di Cassa Italiano

SOLIDO
ELEGANTE
PERFETTO

Si cercano serie Agenzie di vendita per le zone ancora libere.

PACKARD

8 CILINDRI IN LINEA
cilindrata cmc. 5200 - cmc. 6300

VETTURE DI GRAN LUSSO DA L. 85.000 IN PIU

AGENTI ESCLUSIVI PER L'ITALIA:

AGENZIE RIUNITE AUTOMOBILI

VIA VIVAIO N. 8 MILANO VIA VIVAIO N. 8

"DOMANDATE A CHI NE POSSIEDE UNA"

Argenteria Krupp
Posate e Servizi da tavola
Utensili da cucina in nickel puro
Oggetti fantasia per regalo
Società Anonima Italiana
Metalli ed Argenteria Arthur Krupp
MILANO . Via Pergolesi, 8-10
Sale di vendita al dettaglio, 1° piano
STABILIMENTO IN DESENZANO AL SERIO (VALLE SERIANA)

PILLOLE DI SANTA FOSCA O DEL PIOVANO
DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO DA MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco, stimolano le funzioni del fegato, curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze.
Inscritte nella Farmacopea Ufficiale Italiana
Scatola di 50 pillole Lire 3,30 (ovunque)
FARMACIA PONCI VENEZIA

PIRELLI
SUPERFLEX CORD

Come debbo impiegarli?

Sette anni fa, avendo avuto la fortuna di guadagnare con una fortunata facilità L. 1800 all'infuori del mio stipendio, che basta ai miei bisogni di vita, chiesi ad un mio amico: come debbo impiegarli?

Ed egli mi diede un saggio consiglio, ch'io reputo una fortuna più bella della somma guadagnata.

Ho versato le L. 1800 all'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI e mi sono garantito un capitaletto per il mio sessantesimo anno di età.

Cinque anni fa avevo 35 anni (prego il lettore di non dire forte quanti ne ho adesso) e, messe tranquillamente al sicuro le mie 1800 lire, al mio sessantesimo anniversario mi troverò ad avere L. 6967,80.

Ma v'ha di più e di meglio.

Quel primo atto di previdenza mi ha invogliato a farne altri, e la forma del mio contratto con l'ISTITUTO NAZIONALE favorisce magnificamente questa lodevole tendenza dell'assicurato.

Mi ha consegnato una polizza-libretto che mi invoglia a registrarvi qualche altro versamento libero non inferiore alle L. 100.

Quanti sprechi fatti alla leggera mi ha insegnato ad evitare questa mia preziosa polizza-libretto!

E quando mi trovo ad avere 100 lire di piccole economie, le verso in aggiunta al capitale iniziale, ed anche esse vengono trasformate in capitale differito come il primo versamento, e al mio 60° anno di età per ogni L. 100 di versamento libero mi trovo ad avere un rendimento che varia a seconda dell'età che ho, o che avrò, all'atto del versamento stesso.

Finora ho versato L. 200 dopo tre anni, L. 300 dopo 5, L. 200 ieri. A tutto oggi io mi sono garantito un capitale di L. 10.000 circa.

Che bella forma di assicurazione è questa, e come proficua se fatta specialmente su teste... meno adulte della mia!

ANNO XXXV **Sommario del Fascicolo di Gennaio** **N. 1**

Abbonamento per il 1929 L. 18,40 (Estero L. 36,40).
Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) più L. 2 di tassa d'ammissione; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Estero L. 250,20); *Soci Vitalizi Fondatori della Sede:* L. 250,20 (Estero L. 350,20).

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

Anno XXXV - N. 1

Gennaio 1929 (Anno VII)

Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. XVI; del testo dalla pag. 1 alla 80; e del notiziario dalla pag. 1 alla 48.

Nel mezzo del cammin di nostra vita....

Il Touring Club Italiano è entrato nel trentacinquesimo anno della sua vita.

Dice Dante nel *Convivio*: « La nostra vita procede ad immagine d'arco, montando e discendendo. Il punto sommo di questo arco, nelli perfettamente naturati, è nel 35° anno ».

Questa definizione, che dà forse qualche dispiacere ai vegeti settuagenari, non si adatta alle istituzioni, che pure, come i « perfettamente naturati » hanno fasi di ascese e di discese, ma in limiti molto più varii (per la più gran parte molto più ristretti: quante sono le istituzioni vigenti in Italia che vantano settant'anni di vita?) e con frequenti alternative e qualche volta con rapidi, improvvisi troncamenti... come del resto negli uomini.

In ogni modo, per quel che riguarda la durata del corso della vita, i 35 anni del Touring non hanno alcun valore: se volessimo far delle previsioni, non secondo i canoni dell'arte divinatoria ma secondo i vostri voti e le nostre speranze, diremmo: vivrà quanto l'Italia, se vivrà bene come ha fatto finora. Perchè fin che ci sarà l'Italia (e qui la mente si sprofonda nell'immensità del tempo come l'occhio nell'immensità dei cieli) sempre ci saranno quelli che desidereranno di conoscerla, che desidereranno di percorrerla, di ammirarla cogli occhi e col cuore: e quelli saranno Soci del Touring.

Ma la forma dell'arco, assegnata dall'Alighieri alla vita umana è appropriata anche alla vita del Touring? Ha dessa assunto il carattere di ascesa? E la continua?

***

Noi non possiamo esserne giudici che in parte. Il vero giudizio ci deve venir dal di fuori. E viene molto frequente, quotidiano, come facilmente s'immagina pensando al gran numero che siamo. Non son sempre carezze: qualche sfuriata non manca. Ma per colpe piccole o non nostre. Qualche sbaglio d'indirizzo nell'invio delle pubblicazioni (e magari il corrispondente s'è dimenticato di avvertirci che aveva cambiato casa!), qualche mancato ricapito, ed è un torto che la posta non fa soltanto a noi.

In fondo, non ci dispiace nel vedere che c'è chi si arrovella perchè non riceve le nostre pubblicazioni: è segno che ne sente l'utilità. Poi vengono i consigli, i suggerimenti, le idee. E quasi tutti accompagnati da buone parole. Un fatto significante, anche se negativo, è la quasi assoluta mancanza di lettere anonime: che son lo sfogo della gente malcontenta, disillusa in qualche non legittima speranza o invidiosa. Cioè, veramente qualcuna ne arriva, ma non di maligni, bensì di timidi. Ci fanno delle proposte, qualche volta sensate, qualche volta no, e sono così dubitosi della loro utilità che non osano assumerne l'innocua responsabilità. Chiedono che si risponda a loro su *Le Vie d'Italia*. Eh! sì, lo spazio de *Le Vie d'Italia* vuol essere più utilmente speso. Per la corrispondenza basta la carta da lettere.

⁂

L'apparire di nuove pubblicazioni del Touring è, di solito, buona occasione non soltanto per formulare dei giudizî intorno ad esse, ma anche per rinnovare espressioni di simpatia globale all'opera del Sodalizio. Così è accaduto per la recente comparsa del terzo volume delle *Guide dei Campi di Battaglia*.

Avendo qui sott'occhi le più varie, auguste, sincere, commosse manifestazioni di plauso che ci giunsero a pubblicazione avvenuta, da quelle di S. M. il Re, di S. A. R. il Duca d'Aosta e di altri Principi della gloriosa Casa di Savoia a quelle dei Capi del Governo, del Parlamento, del Partito N. F. e dei loro più vicini collaboratori; e particolarmente dei Capi dell'Esercito e della Milizia, ci riesce difficile di non cedere alla tentazione di pubblicarne una gran parte, non per compiacenza nostra e di coloro che diedero contributo di lavoro e di entusiasmo alla redazione e all'illustrazione, ma per la nobiltà dei sentimenti a cui tali consensi si ispirano. Ma ci limiteremo a pochissime citazioni, che definiscono l'efficacia tecnica e morale conseguita dall'opera, pur nella sua modesta mole.

Il Maresciallo Cadorna scrive:

Come in tutte le ultime pubblicazioni del Touring, ho potuto, anche in questa, ammirare la precisione e la ricchezza di dati, le numerose e belle fotografie e l'artistico assieme del volume.

Il Maresciallo Pecori-Giraldi:

Ho trovato l'opera in tutto corrispondente allo scopo, e non dubito che sarà giustamente apprezzata in Italia e fuori, come lo furono le precedenti guide.

Il senatore generale Zupelli, vice presidente del Senato:

L'alto spirito patriottico che ha ispirato queste guide, la bellezza e la praticità della forma, rendono preziose queste pubblicazioni rievocanti le gloriose gesta del nostro valoroso esercito.

A me, che presi parte attiva all'operazione contro la Strafe expedition, *questa terza guida riesce ancor più interessante e gradita, suscitando essa in me ricordi di ansie ineffabili e di incomparabili soddisfazioni. Il Touring con questa collana di guide, aggiunge a quelle che ha già, altissime, nuove benemerenze verso la Patria, tendendo anche con questa sua splendida opera, ad elevare come sempre, con ammirabile costanza, lo spirito nazionale del popolo italiano.*

L'on. generale Achille Starace:

Scorrendo le pagine con profonda commozione, rievocando col pensiero i luoghi resi sacri dal sangue e dal martirio, ho rivissuto le giornate eroiche della nostra grande guerra di redenzione.

Consenta che Le esprima il mio compiacimento ed il plauso per queste Sue Guide dei Campi di Battaglia: in esse l'esattezza storica e geografica è così compostamente permeata di vivo sentimento patriottico, che non possono non riuscire altamente educative.

Il gen. E. Bazan, capo di S. M. Gen. della Milizia:

Il terzo volume della Guida dei Campi di battaglia è, sotto alcuni aspetti, ancora più suggestivo dei primi due: vi aleggiano gli Spiriti di Cesare Battisti, di Fabio Filzi, di Damiano Chiesa.

Il gr. uff. dott. Arnaldo Mussolini, direttore de « Il Popolo d'Italia »:

Mi compiaccio vivamente per l'opera che svolge il Touring Club in questo campo, che è arduo e richiede grande perfezione di mezzi tecnici. Si elimina, con questo volume, un primato straniero e si compie, nel tempo stesso, un'opera di dottrina e di amore per rendere sempre più noti i luoghi che videro l'ardente sacrificio e la gloria dei nostri soldati. Questo è veramente un modo assai no-

bile per celebrare, con opera feconda, la Guerra redentrice e la Vittoria.

Il gen. Raffaele Reghini, comandante della Divisione Militare di Bolzano:

Per me che conosco i posti, la pubblicazione ha, fra i suoi tanti pregi, anche quello di una rara e scrupolosa precisione descrittiva.

Il venerando senatore Paolo Boselli:

Le pubblicazioni del T. C. I. onorano l'Italia per il valore scientifico, il genio della composizione, l'arte tipografica.

I volumi « Sui Campi di Battaglia » sono nobilissimo documento delle patriottiche gesta memorabilmente gloriose. La Guida del Trentino, Pasubio ed Altipiani emerge per valore storico e alto sentimento di italianità; ed è libro che giova, insegna, commuove ed eleva, per la grande virtù dei fatti perennemente memorabili.

Il generale Vaccari, comandante il Corpo d'Armata di Roma:

Ho ricevuto il volume « Sui Campi di Battaglia. - Il Trentino, il Pasubio e gli Altipiani », il terzo di quella serie che il Touring Club Italiano, con la tradizionale profonda e luminosa visione patriottica dei suoi preziosi e pregevolissimi lavori, va pubblicando per illustrare a tutti — dentro e fuori d'Italia — i nostri Campi di battaglia e l'eroismo dei nostri impareggiabili soldati.

Il volume mi è tanto più caro e gradito perchè riguarda i paesi dove io sono nato e dove ho i più vivi e più cari legami familiari.

L'on. Fulvio Suvich:

L'opera che il Touring spiega a favore della valorizzazione della nostra guerra è opera altamente patriottica e che deve avere il plauso di quanti hanno sentito profondamente la guerra e le sue influenze sulla formazione del carattere delle nuove generazioni d'Italia.

L'on. generale Nicola Vacchelli:

È un potente contributo alla riscossa patriottica della nostra gente, ed è un magnifico esempio di quel fervido amor patrio, che codesto benemerito Sodalizio tanto ha a cuore nella quotidiana opera di propaganda nazionale.

Il generale march. Francesco De Pinedo:

Tale pubblicazione, creata per illustrare ai giovani la suggestività delle terre riscattate dal sangue italiano, e per rievocare a Coloro che questo Sangue versarono il teatro della loro passione e della loro gloria, rappresenta quanto di più italiano e di più significativo poteva essere scritto in proposito.

Al Touring Club d'Italia che, autore delle opere più patriottiche, ha voluto essere lo ideatore anche di questa, invio il mio più vivo plauso ed il mio più affettuoso augurio.

Il generale Camillo Grossi, Capo di Gabinetto di S. E. il Ministro della Guerra:

Dire dei pregi del nuovo volume, è del tutto superfluo: essi sono quelli stessi di cui fa ormai piena garanzia la rinomanza, universalmente riconosciuta, di codesta benemerita Istituzione. Vi si aggiunge il fine nobilissimo di una sana, specifica propaganda patriottica, svolta con la illustrazione efficace dei luoghi che seppero del sacrificio e della gloria dei soldati d'Italia.

E infine, molto significante per il suo comprensivo elogio, la lettera di S. E. il Ministro della Pubblica Istruzione:

Le benemerenze del Touring sono ormai innumerevoli. È superfluo dirLe quanto io ammiri l'opera costante e molteplice che il magnifico Ente svolge per la propaganda di italianità dentro e fuori i confini del Paese.

L'ultima pubblicazione « Il Trentino, il Pasubio e gli Altipiani », è una nuova prova della poderosa azione patriottica del Touring.

***

Ma vi sono, oltre a queste che ci vengono dalle più alte sfere delle nostre Istituzioni, altre eloquentissime prove della simpatia che il Touring incontra nel suo laborioso cammino. Esse ci giungono, sotto forma di commenti, nel tempo in cui si rinnovano le associazioni annuali. Vi è un infinito numero di Soci che adopera il tagliandino dei vaglia o quello ancor più minuscolo dei versamenti in conto corrente per farci giungere, col tenue contributo statutario, affettuose espressioni di compiacimento, di fedeltà, di plauso. Qui non sarebbe possibile neanche di spigolare, perchè la messe è troppo abbondante; e il nostro dispiacere di non poterlo fare è ancor meno vivo di quello di non poterli ringraziare a uno a uno codesti nostri amici, che ci ispirano sentimenti di fiducia e di gratitudine insieme. Solo ci permettiamo di trascrivere qui due brevi lettere, che ci sembrano fra le più significative.

L' una, del signor Marcello Ciancaglini, ispettore a Senigallia delle « Scuole elementari rurali uniche », il provvido Ente che com-

batte la magnifica battaglia contro l'analfabetismo. Egli scrive in data del 13 novembre:

Entro il 15 corr. mese saranno da me inviate, con la somma relativa, circa 190 domande d'iscrizione a Socio vitalizio o annuale ed altrettante di abbonamento alla rivista Le Vie d'Italia.

Tali domande sono di insegnanti di «Scuole uniche rurali marchigiane», dipendenti da questo Ente delegato dal Ministero della P. I. per la lotta contro l'analfabetismo, i quali hanno risposto con slancio entusiastico e significativo all'appello da me lanciato.

Posso anzi affermare che essi sono tutti convinti che, entrando a far parte della ormai immensa famiglia del Touring, si mettono in grado di possedere un potente mezzo di seria elevazione culturale nel mentre compiono un atto di schietta italianità.

Chissà che quest'affermazione di simpatia, resa comunque nota, non spinga i centomila docenti d'ogni grado e d'ogni categoria, che attualmente reggono le scuole del nostro Paese, ad entrare in massa o quasi nel grande esercito di cotesto benemeritissimo e italianissimo Sodalizio?

E il generale De Murtas, presidente della Associazione Nazionale Militari Regia Guardia di Finanza in congedo, ci scriveva:

Il Consiglio Direttivo di questa Sezione, in una sua recente seduta, ha stabilito, a titolo d'incoraggiamento e di premio, di offrire, a spese della Sezione [di Roma] ai più diligenti dei suoi associati, un abbonamento annuale gratuito al fiorente sodalizio, il Touring Club Italiano, ed alla sua Rivista Le Vie d'Italia.

Ma non possiamo tralasciar di ricordare anche il caso di un nostro Socio di Livorno, che per essere da lungo tempo disoccupato, doveva sacrificare alla necessità il suo tenace affetto per il Sodalizio. Dicendoci del suo dolore aggiungeva di avere, quasi ultimo pegno del suo affetto, schizzato a penna il ritratto del nostro grande Presidente, Luigi Vittorio Bertarelli, non senza aggiungere che si scusava della pochezza del lavoro, giustificandola col non avere mai appreso l'arte del disegno. Affermazione apparentemente contraddetta dal fatto che il ritratto, di formato più grande delle pagine di questa Rivista, si rivelava tracciato con notevole maestria.

Non mancò naturalmente al Touring chi provvide ad assicurare la continuità di appartenenza all'Associazione del geniale e [...] more Socio, che aveva dato segno di ta[...] attaccamento, augurandogli in pari tempo [...] trovar presto degna e rimunerativa occupazione.

È appunto in questo confluire degli alti [...] degli umili consensi, in questo farci senti[...] che l'opera del Touring continua ad avere [...] favore sia di chi dirige, dai sommi uffici, [...] sorti della Nazione, sia di chi dà ad esse [...] semplice opera di gregario, che noi troviamo il fondamento per la nostra fede nell'utilità della missione del Touring, e nel suo avvenire.

⁂

Ma parlando di riconoscimenti, non possiamo dimenticare la visita che fece alla nostra sede S. E. l'on. Augusto Turati, Segretario del P. N. F., quando venne a Milano, gli ultimi di novembre, per il grande torneo d'armi, in cui la sua spada gli ottenne un memorabile trionfo.

L'on. Turati, nostro Socio vitalizio, intorno a cui si erano riunite le gerarchie milanesi del Partito, con alla testa il comm. Giampaoli, e a cui faceva corona tutta la schiera dei nostri impiegati, fusi nel Dopolavoro, che nell'on. Turati ha il suo attivissimo Capo, dopo aver conosciuti o, per la massima parte riconosciuti, i Consiglieri del Touring (tra cui i Vice-Presidenti gr. uff. Guasti e on. Bonardi e il neo-consigliere on. Solmi), si vide dal Presidente del Touring presentata in una rapidissima esposizione l'opera del Sodalizio, raffigurata in buona parte dalla serie delle nostre pubblicazioni, grandi e piccole, che mal potevano essere contenute su vaste tavole. E al Presidente, che aveva rievocato la visita, compiuta or sono cinque anni, dal Capo del Governo e le parole da Lui pronunciate in quell'occasione, l'on. Turati rispondeva:

Voi sapete che io seguo la Vostra attività con particolare simpatia ed anche se non conosco minutamente tutta la vostra opera magnifica di propaganda e di esaltazione delle bellezze e delle forze italiche, Voi sapete però che io ho sempre guardato questa vostra funzione importantissima con particolare attenzione.

La storia di questa Vostra Associazione è profondamente legata alla vita nazionale. Noi abbiamo molto bisogno — non solo gli stranieri, ma anche gli italiani — di conoscere

bene questa nostra terra, la quale ha riserve di bellezze, riserve di potenza, riserve di energia per tutti coloro che credono nella sua potenza. Ma siamo un po' degli osservatori, dei viandanti qualche volta affaticati e qualche volta annoiati. Non sappiamo guardare dietro il velame delle cose che appaiono, per guardare l'anima delle cose.

Il Touring e soprattutto Colui, di cui la figura già alla porta accoglie i visitatori, è stato il poeta e il ricercatore di questa bellezza intima di tutta l'Italia nostra, è stato un difensore di questa bellezza, anche quando molti non la capivano e non la sentivano. Egli ha preso un po' per mano tutti gli italiani smemorati e li ha riportati per le strade d'Italia perchè ritrovassero nel volto delle cose, il volto magnifico dell'anima italiana.

Questa è la fatica di coloro che Vi hanno preceduto, preceduto nella fatica Vostra. Io, a nome del Partito, vi rendo grazie.

E argutamente conchiudeva:

Se talora nella vostra operosità qualcuno critica o commenta, non preoccupatevi. Più farete e più vi criticheranno, ma l'importante è fare perchè tutto il resto è vano, anche le parole di ringraziamento che io qui vi porgo.

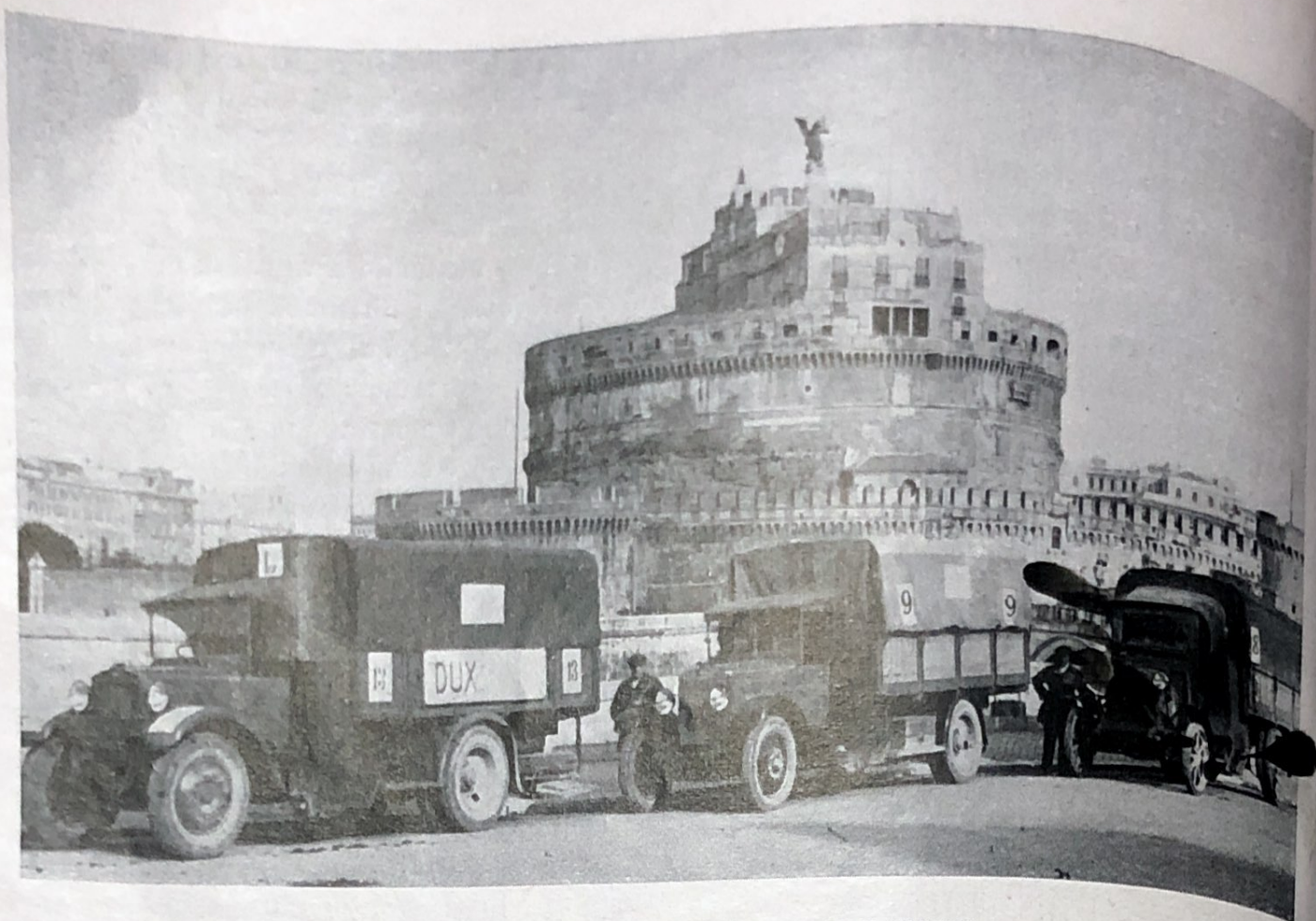
***

Così è: e il monito del battagliero e infaticabile Apostolo del sentimento nazionale ci trova pienamente consenzienti. Solo vogliamo dire che critiche e commenti non solo non ci preoccupano, anzi ci sono gradite quando sono ispirate a sentimento di collaborazione. Di queste non possiamo far a meno. Sarebbe stolta presunzione il pensare che in tanta varietà e complessità di opera, anche se l'esperienza ci è stata lungamente maestra (si pensi che del nostro Consiglio fanno parte ancora parecchi che lo erano fino dall'origine) e se il Touring ha potuto stringersi intorno un fascio di solide competenze, esso non abbia pur bisogno di infiniti aiuti, che non invoca mai invano, e che accoglie sempre di buon grado, se offerti disinteressatamente.

Ma soprattutto sentiamo la verità delle parole: «l'importante è fare». E la nostra mente è sempre rivolta alla ricerca di nuove attività che, pur restando ben inquadrate nel programma e nelle tradizioni del Sodalizio, ne moltiplichino l'opera e i benefici, e richiamino intorno ad esso un numero sempre maggiore di aderenti.

In questo momento una particolare attenzione è rivolta ad un problema che già studiamo da parecchi anni e per il quale sentiamo vivo l'interessamento dei nostri Soci, che ce ne scrivono e avanzano proposte e prospettano difficoltà e confidano dubbi.

E il problema è: che cosa succederà alla *Guida d'Italia?* Cioè, quando nel 1929, col 17° volume, dedicato alle *Colonie*, la collezione sarà finita (le integrazioni si fanno di mano in mano nelle nuove edizioni: così fu fatto per *Malta* nella 2ª ediz. della *Sicilia;* così si farà per la *Corsica* nella 2ª ediz. della *Sardegna*, ecc.) che cosa potrà il Touring sostituire, come pubblicazione fondamentale, da distribuire a tutti i Soci, possibilmente non meno utile, gradevole, generalmente apprezzata, quanto la fortunata collezione precedente? Ecco un quesito che, da solo, si presenta formidabile, perchè la sua soluzione può impegnare un numero ragguardevole di anni e avere notevole influenza sui progressi del Sodalizio. Per quel che riguarda la parte cartografica, la sostituzione escogitata è riuscita felicemente: le carte al 50.000 delle principali zone turistiche sono un degno sèguito alla Carta d'Italia al 250.000 e all'Atlante Stradale al 300.000. Ma per dare un non meno degno sèguito alla Guida, bisognava pensare e studiare, e ormai siamo prossimi alla decisione. Per la quale ci soccorre un ricordo: quando, finita la pubblicazione della Carta d'Italia al 25.000 i Consiglio del Touring andava cercando quale nuova, grande pubblicazione potesse giovare alla maggior conoscenza dell'Italia, restando nei limiti delle possibilità economiche consentite dalla tenue quota dei Soci, molti suggerimenti gli vennero, da tutte le parti, serii e non serii, pratici o chimerici, avventati o studiati fino nei più piccoli particolari: ma a molti era già apparsa come l'ottima fra le idee quella a cui appunto la Direzione del Touring andava pensando, cioè della Guida d'Italia. Sarà così anche questa volta?

G. BOGNETTI.

ALCUNI DEI CONCORRENTI, SCHIERATI LUNGO IL TEVERE.
La figura rappresenta i tre autocarri della Ditta Scaglia.

IL I° CONCORSO ITALIANO PER AUTOCARRI A COMBUSTIBILI NAZIONALI

Nel Paese nostro, così doviziosamente provveduto di bellezze d'arte e di natura, ma in contrapposto così scarsamente dotato di giacimenti di carbon fossile e di idrocarburi ed olii minerali, il problema della utilizzazione dei combustibili nazionali assume un' importanza di primissimo ordine.

Il nostro Sodalizio, assertore e sostenitore di ogni buona battaglia combattuta per il bene della Patria, è stato ben lieto di partecipare ai lavori del 1° Concorso italiano per autocarri a combustibili nazionali.

Detto Concorso fu indetto dalla Associazione Nazionale per il Controllo della Combustione, sotto gli auspici dei Ministeri della Guerra, dell'Economia Nazionale e delle Comunicazioni, e col concorso della Confederazione dell'Industria, del R. Automobile Club d'Italia e del nostro Sodalizio. Quest'ultimo era rappresentato, nella Commissione Esaminatrice del Concorso ed in quella Esecutiva delle prove, da un tecnico competentissimo in materia, il quale espone qui i risultati di massima ottenuti e le impressioni ch'egli ha riportate seguendo tutte le gare e le relative operazioni di verifica e di controllo.

Finalità ed itinerari.

Il Concorso aveva lo scopo di accertare se i vari apparecchi e dispositivi italiani destinati ad azionare gli autoveicoli mediante combustibili nazionali, solidi e liquidi, fossero realmente tali da garantire, oltre alla convenienza economica, anche la sicurezza e la regolarità del funzionamento.

In passato non erano mancate serie prove in argomento: era tuttavia opportuno che esse venissero riprese e svolte in modo più organico, completo ed esauriente, affidandole ad un Ente che, per le sue funzioni di importanza nazionale e per la sua speciale competenza tecnica, fosse il meglio indicato per il non facile compito.

E veramente la benemerita Associazione Nazionale per il Controllo della Combustione lo ha assolto in modo brillante, per merito pre-

S. E. IL MINISTRO DELLA ECONOMIA NAZIONALE ASSISTE ALLA PARTENZA DEGLI AUTOCARRI PER LA PROVA DEI 100 KM. CON CARICO UTILE DI 30 QUINTALI.

1, S. E. Martelli; 2, il suo Segretario particolare; 3 e 4, il Generale Agostini ed il Primo Seniore Merendi della M. Forest. N.; 5, 6, 7, 8, 9, 10 rispettivamente: ing. Grazioli, ing. Gavotti, ing. De Capitani, ing. Pellegrini, ing. Casanova, dott. Zannini, Membri della Commissione Esaminatrice del Concorso.

cipuo, oltre che del suo Presidente, ing. gr. uff. Carlo Tarlarini, dell'ing. comm. Italo Locatelli (che presiedette la Commissione Esaminatrice del Concorso), dell'ing. comm. Vincenzo Grazioli (che presiedette quella Esecutiva incaricata di dirigere e seguire lo svolgimento delle varie prove), e del marchese ing. Nicolò Gavotti, al quale era affidata la parte organizzativa.

È pure degno di speciale menzione il contributo dato dai numerosi ingegneri dell'Associazione che, con vera abnegazione e con sacrificio personale non lieve, prestarono opera ininterrotta di controllo, stando sui vari autocarri concorrenti per tutta la durata delle prove.

Il Concorso comprendeva una prova di resistenza di circa 400 km., suddivisa in tre tappe (Roma-Spoleto; Spoleto-Orvieto; Orvieto-Roma) da percorrersi in tre giorni consecutivi, con carico utile di 20 q.li. Una seconda prova, di velocità, sul percorso Roma-Ostia-Roma (circa 50 km.), da compiersi pure con carico di 20 q.li, ed una terza prova, di circa 100 km., sul percorso Roma-Civitacastellana-Roma, con carico utile di 30 quintali, completavano la serie dei collaudi ai quali vennero sottoposti gli autocarri concorrenti. La durezza degli itinerari scelti per la prima e per la terza prova, lungo i quali abbondavano salite assai ripide e lunghe (come ad es. quella di Otricoli e quella della Somma), era anche aggravata dalle numerose disposizioni restrittive imposte dal Bando di Concorso e dal Regolamento delle prove, ed intese a rendere impossibile ogni frode, e più difficile, ma con ciò stesso più probativa, la vittoria.

I concorrenti e i vincitori.

Gli autocarri concorrenti appartenevano a tre diverse categorie: *a*) a gassogeno (Ditte

L'AUTOCARRO FIAT 18 BL CON GASSOGENO « DUX » (LATO DEL DEPURATORE).
Alimentato ad agglomerati di carbone di legna vinse il premio del R.A.C.I.; a semicoke di lignite, con motore modificato, vinse quello del Ministero dell'Economia Nazionale.

A. Scaglia col « Dux », A. G. Magheri con l'« Italia », G. Vannutelli con il gassogeno omonimo; *b*) con motore semi-Diesel (Soc. Bagnulo); *c*) con carburatori-vaporizzatori per olii pesanti (Off. Meccan. Parmense, Norcia, Ioneh).

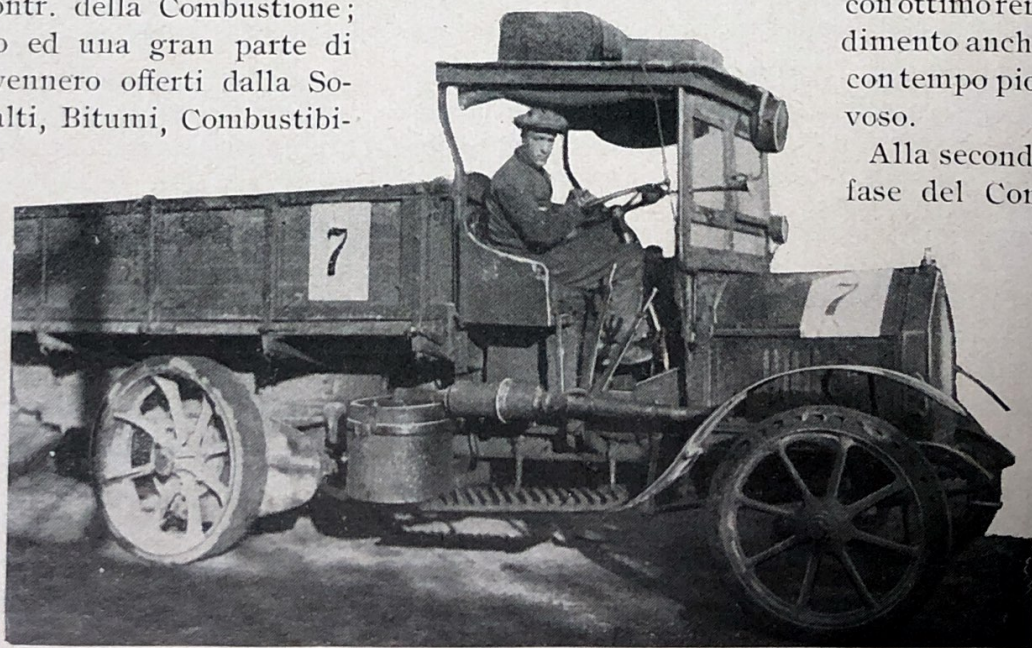
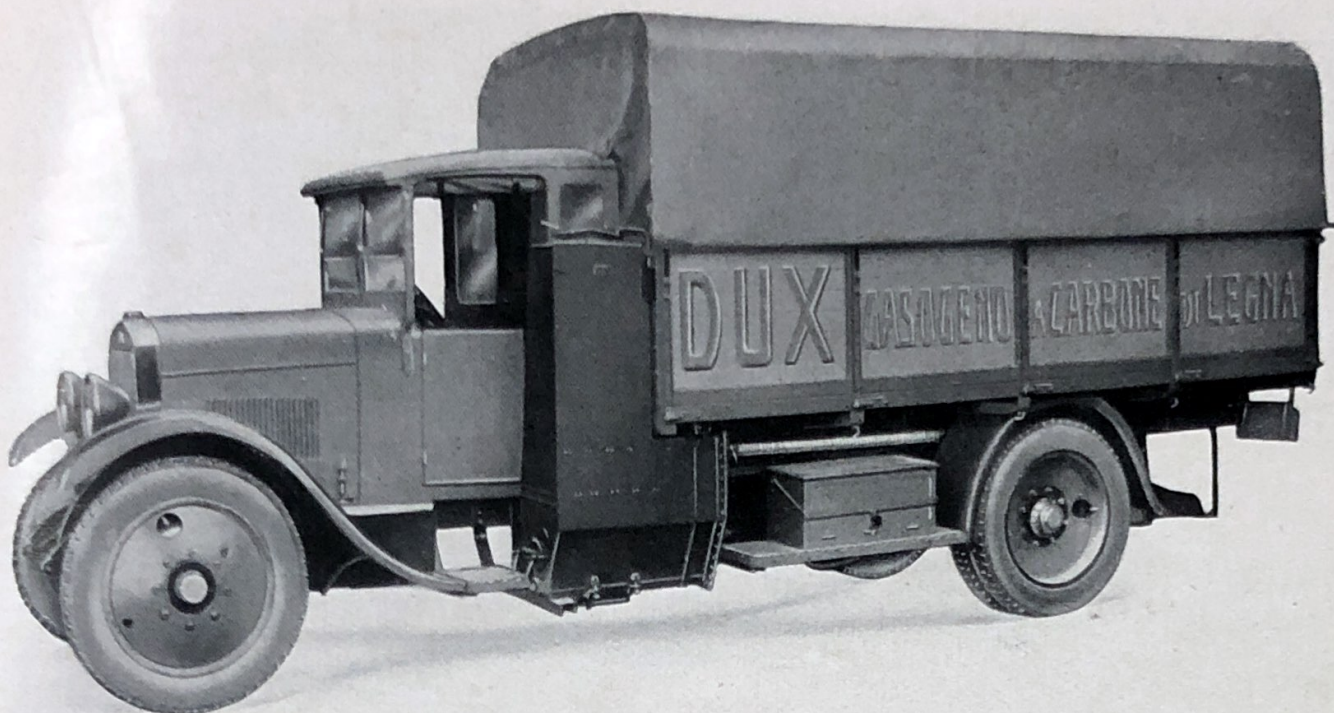
Quelli a gassogeno erano alla loro volta suddivisi in due gruppi: con motore a scoppio non modificato, e con motore a scoppio al quale erano invece state apportate alcune lievi modifiche, allo scopo di migliorarne il rendimento.

I combustibili solidi vennero forniti dalla Ass. Naz. per il Contr. della Combustione; l'olio pesante fluido ed una gran parte di quello lubrificante vennero offerti dalla Società A.B.C.D. (Asfalti, Bitumi, Combustibili liquidi e Derivati) di Roma, che li ricava dalla distillazione dei calcari bituminosi del Ragusano.

Ragioni tecniche consigliarono di svolgere il Concorso in due fasi successive, ma sempre lungo il medesimo percorso.

La prima, che ebbe luogo dal 18 al 23 ottobre s. a., fu vinta dalla Ditta Scaglia con due autocarri a motore non modificato: un Ceirano 47 C. a carbon di legna, che si aggiudicò il premio del Ministero della Guerra, ed un Fiat 18 BL., ad agglomerati di carbone di legna, al quale toccò quello del R. Automobile Club d'Italia.

Degne di nota sono le rilevanti velocità medie (superiori ai 20 km. orari) raggiunte anche durante le prove di resistenza e quella di carico, compiuta quest' ultima sotto una pioggia dirotta: il che, dimostra, fra l'altro, come i gassogeni funzionino perfettamente e con ottimo rendimento anche con tempo piovoso.

Alla seconda fase del Con-

L'AUTOCARRO FIAT 18 BL, CON GASSOGENO VANNUTELLI, CHE PRESE PARTE AL CONCORSO. (visto dal lato del depuratore).

L'AUTOCARRO CEIRANO 47 C. CON GASSOGENO «DUX» (LATO DEL GASSOGENO PROPRIAMENTE DETTO, O GENERATORE). Alimentato a carbone di legna e con motore non modificato, esso vinse il Premio del Ministero della Guerra; con motore modificato vinse il Premio della Confederazione Generale Fascista dell'Industria.

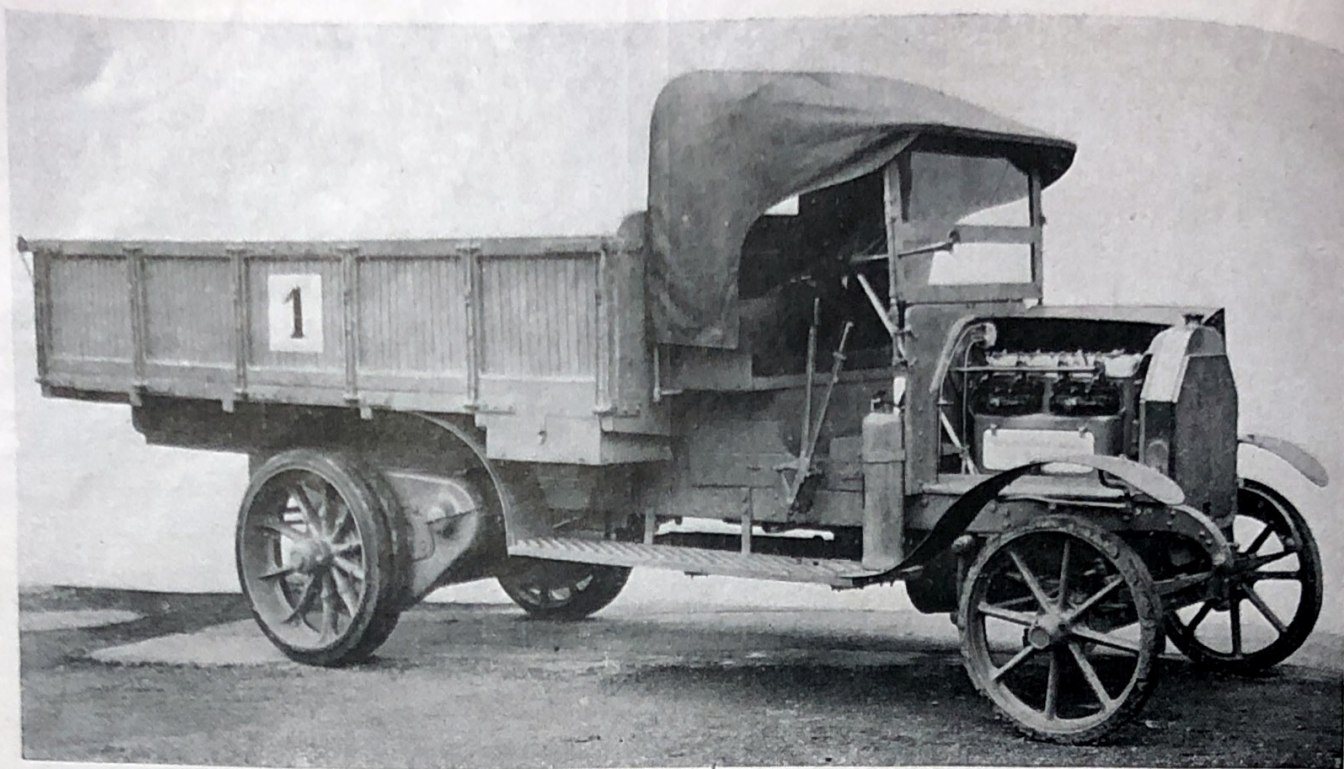
corso, che si effettuò dal 15 al 21 novembre, parteciparono 9 autocarri (il 18 BL ed il Ceirano 47 C. di Scaglia e lo Spa tipo 31 di Magheri, tutti con motore modificato, il 18 BL di Vannutelli con motore non modificato, lo Spa tipo 9 C. di Bagnulo, i due 18 BL della O M. P., il 18 BL di Norcia e quello di Joneh). Fuori concorso prese parte a tutte le prove, esclusa la prima, comportandosi brillantemente, il Ceirano 50 C. - M. (tipo militare) di Scaglia, giunto a Roma troppo tardi per poter prender parte ad essa. Durante le prove si ritirarono il Magheri, il Vannutelli ed uno dei due O. M. P. Il premio del Ministero dell'Economia Nazionale e quello della Confederazione dell'Industria furono vinti dai due autocarri di Scaglia (funzionanti rispettivamente a semicoke di lignite ed a carbon di legna), mentre il Bagnulo si aggiudicò quello del Touring Club Italiano.

Dei tre autocarri con carburatori-vaporizzatori a nafta rimasti in gara, l'O. M. P. n. 15 è quello che ha dato il minor consumo e che è risultato il vincitore, anche in base agli altri numerosi coefficienti dei quali deve tener conto il giudizio della Commissione Esaminatrice.

(Lo stesso Fiat 18 BL, visto dalla parte del generatore).

Impressioni e constatazioni.

Più che dati numerici, che sarebbero prematuri e, ad ogni modo non definitivi, mi pare cosa opportuna esporre invece qui alcune impressioni ed osservazioni personali sorte seguendo davvicino tutto lo svolgimento del Concorso.

Le caratteristiche

L'AUTOCARRO SPA TIPO 9 C, PROVVISTO DI MOTORE « BAGNULO » A-40 (30-40 HP) AD OLIO PESANTE.
Vinse il Premio del Touring Club Italiano.

del gassogeno « Dux » sono già state esposte in precedenti pubblicazioni del nostro Sodalizio (1), nelle quali erano anche esposti i principî teorici generali sui quali si basa questa categoria di apparecchi. Basterà qui ricordare che i due « Dux » in gara percorsero, nelle due fasi del Concorso, oltre 1100 km., senza dar mai luogo ad una « panne » di gassogeno.

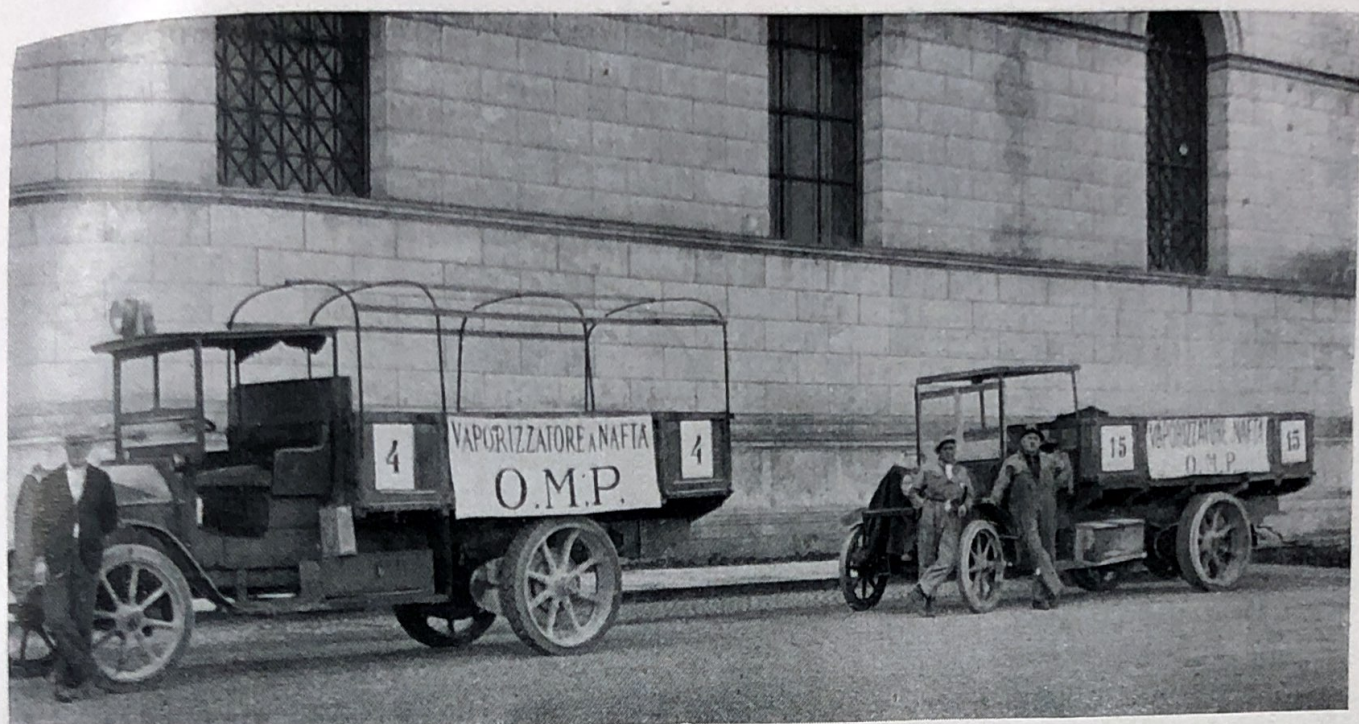
Di costruzione semplice e raccolta, con gli organi vitali tutti quanti nascosti alla vista e protetti contro i pericoli esterni, di forma appropriata e di minimo ingombro, il « Dux » si adatta facilmente a qualsiasi tipo di autocarro senza alterarne l'estetica o diminuirne le caratteristiche funzionali. È di facile manovra e di funzionamento sicuro e regolare, e permette di utilizzare con ottimi risultati e senza alcuna variante all'apparecchio tanto il carbon di legna che il semicoke di lignite, gli agglomerati di lignite e quelli di carbon di legna. Ciò che è indubbiamente assai importante, sia dal punto di vista dell'economia che da quello della facilità dei rifornimenti.

Il fatto di poter passare immediatamente dal funzionamento a gas a quello, parziale o totale, a benzina, manovrando una semplice levetta, riesce inoltre utilissimo per gli avviamenti e per poter far fronte ad ogni imprevedibile eventualità.

In tesi generale è poi risultato che l'applicabilità del gassogeno non deve ritenersi limitata ai soli motori a regime lento, come ritiene una opinione erronea assai diffusa. I gassogeni concorrenti si dimostrarono infatti capaci di alimentare, alla velocità normale di regime tanto i motori lenti (18 BL; 1200 giri/1') che quelli veloci (Ceirano 47 C e 50 C.M.; 1800 giri/1') e quelli velocissimi (Spa 31; 2300 giri/1').

La perdita di potenza derivante dalla sostituzione del gas di gassogeno a quello di benzina risultò, in pratica, assai minore di quanto ritenevasi in base ai calcoli teorici ed alle prove al banco. Ne fanno fede le aspre salite superate con forti carichi e le rilevanti velocità medie ottenute anche dagli autocarri a motore non modificato. Quelli poi il cui motore aveva subìto un opportuno aumento del rapporto di compressione (tale cioè da permettere ancora, al bisogno, un perfetto funzionamento a benzina), dimostrarono potenze praticamente uguali a quelle da essi sviluppabili funzionando con quest'ultimo carburante.

Una interessante osservazione, fatta durante una prova speciale di cui parleremo diffu-

(1) S. De Capitani - *Gli autoveicoli a gassogeno* - « L'Alpe » (Riv. Forest. del T. C. I.), 1928 - n. 4 e 7 (aprile e luglio).

I DUE AUTOCARRI 18 BL DELLA OFFICINA MECCANICA PARMENSE, CHE HANNO PRESO PARTE AL CONCORSO.
Il n. 15 vinse il Premio del Ministero delle Comunicazioni, al quale hanno concorso, dando essi pure prova di ottimo funzionamento, altri due autocarri, muniti ripettivamente dei carburatori a nafta tipo *Norcia* e tipo *Joneh*.

samente più avanti, è questa: che il gassogeno permette di effettuare un regolare servizio di autobus, eseguendo senza inconvenienti i rifornimenti anche di notte e durante le giornate piovose, e ripartendo immediatamente, a solo gas, anche dopo soste di mezz'ora.

Passando ai vincitori delle altre categorie, è anzitutto doveroso notare l'ottimo rendimento dato dall'olio pesante fluido (nafta) e dall'olio lubrificante della A.B.C.D.

Il Bagnulo è un motore economico, di grande potenza, di marcia dolce e regolare, e di un rendimento tanto maggiore quanto più grandi sono, entro i dovuti limiti, il carico da trasportare e la salita da vincere. Esso si presta quindi egregiamente per autotrasporti pesanti lungo strade accidentate.

Di costruzione robusta e semplicissima (non ha magnete, nè candele, nè carburatore, nè compressore), esso risulta di facile uso ed elimina la massima parte delle usuali cause di « panne ».

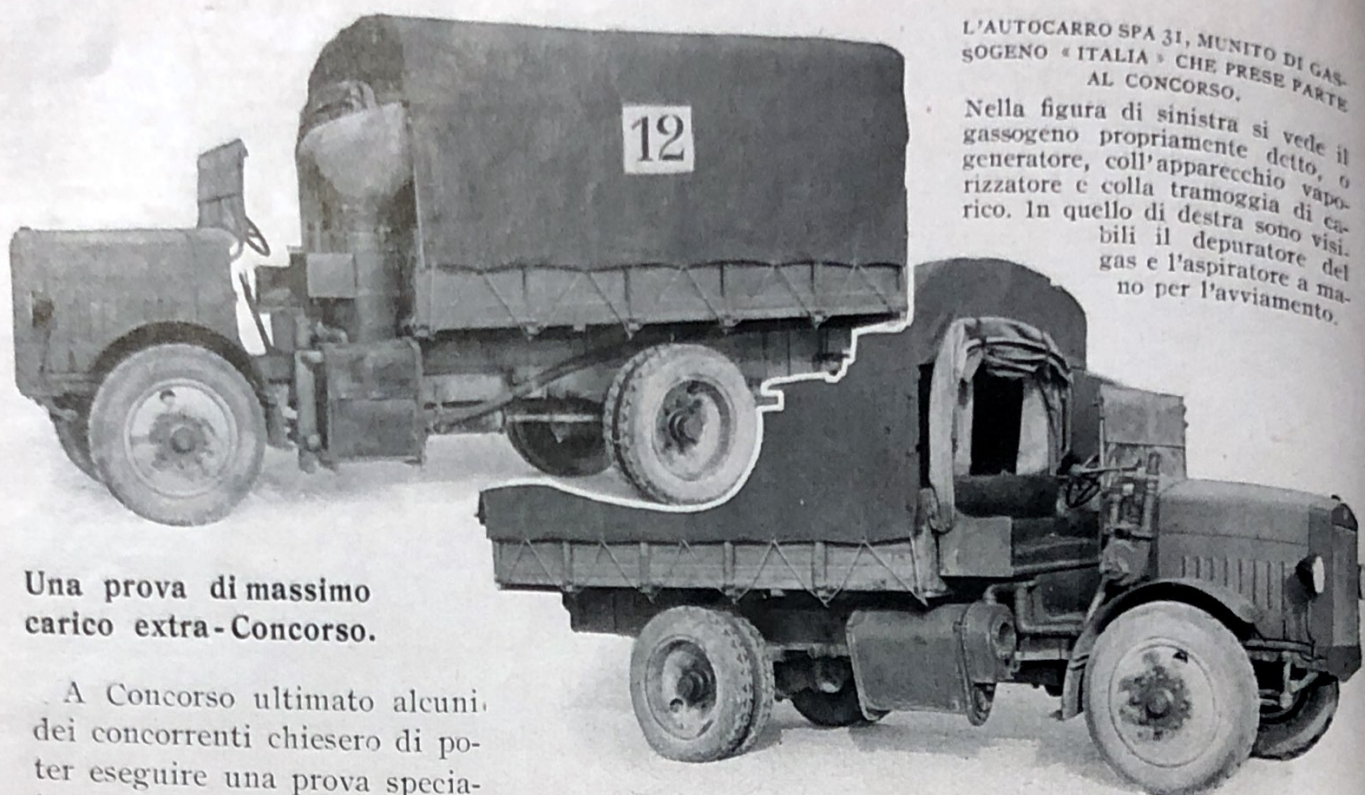
I tre carburatori-vaporizzatori per nafta diedero prova tutti quanti di un funzionamento sicuro, regolare ed economico: l'autocarro alimentato a nafta può dunque ritenersi anch'esso equipollente, per gli usi normali, a quello alimentato a benzina. Soltanto per gli avviamenti e per eventuali sforzi momentanei eccezionali è richiesto l'uso di quest'ultima.

L'apparecchio della O. M. P., che risente in modo indubbio della esperienza fatta in parecchi anni e su centinaia di esemplari in uso, è particolarmente notevole per il suo minimo consumo.

Finite le varie prove del concorso, si procedette allo smontaggio e ad una minuziosa verifica dei motori dei singoli autocarri che vi avevano partecipato. Si potè così confermare quanto era già stato constatato in occasione di analoghe manifestazioni estere: che cioè l'impiego dei nuovi carburanti, solidi o liquidi, non esercita azioni nocive nei riguardi del motore. I depositi, confrontati con quelli dei motori di autoveicoli che avevano compiuto lo stesso percorso funzionando esclusivamente a benzina, risultarono sensibilmente equivalenti.

Candele e valvole in condizioni normali, cilindri in perfetto stato, assenza assoluta di depositi carboniosi (granuli e polvere) anche nei motori alimentati a gassogeno.

Questo risultato è importante, perchè distrugge definitivamente una delle cause di preoccupazione in argomento.

Quanto alla grande convenienza economica dei carburanti stessi, parleranno a suo tempo le cifre della Relazione ufficiale.

L'AUTOCARRO SPA 31, MUNITO DI GASSOGENO « ITALIA » CHE PRESE PARTE AL CONCORSO.
Nella figura di sinistra si vede il gassogeno propriamente detto, o generatore, coll'apparecchio vaporizzatore e colla tramoggia di carico. In quello di destra sono visibili il depuratore del gas e l'aspiratore a mano per l'avviamento.

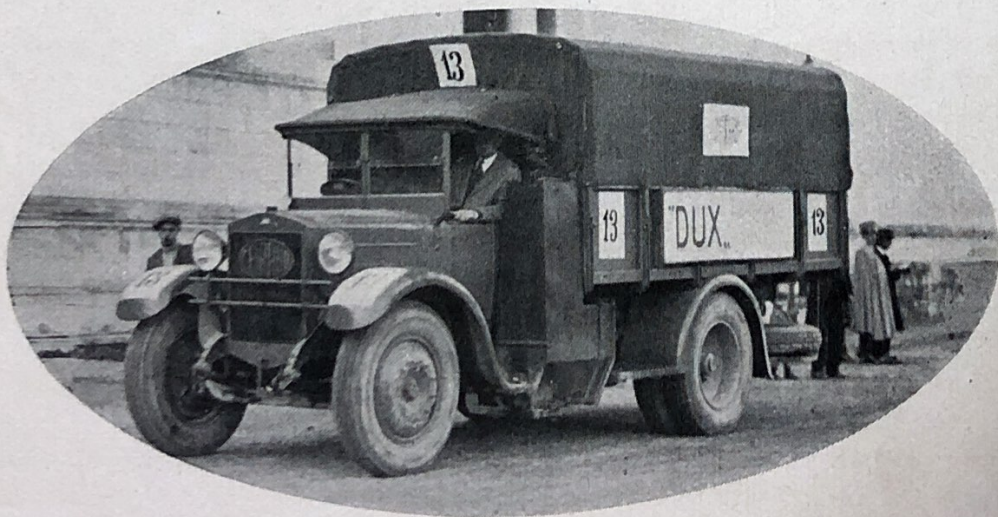
Una prova di massimo carico extra-Concorso.

A Concorso ultimato alcuni dei concorrenti chiesero di poter eseguire una prova speciale, extra-Concorso, col massimo carico consentito, per ciascun tipo di autocarro, dai vigenti regolamenti di polizia stradale. Essa si svolse nei giorni 23 e 24 novembre s. a., lungo il percorso Roma-Frosinone - Ceprano - Pofi - Amaseno - Piperno - Cisterna - Albano - Roma (km. 287), con carichi utili da 45 a 50 quintali. Vi presero parte il gruppo Scaglia al completo, il Fiat 18 BL (47 q.li), il Ceirano 50 C. M. (50 q.li), il Ceirano 47 C. (che fece servizio di autobus, con un carico equivalente a quello di 20 persone); lo Spa di Magheri (48 q.li), e quello di Bagnulo (46 q.li). La 1ª tappa, di 136 km., ebbe termine a Ceprano, dove tanto la Commissione Esaminatrice che gli autoveicoli furono ospitati, con squisita cortesia, dal solerte Console locale del Touring, sig. Rocco Conti. Essa fu compiuta in modo regolare e con buone medie orarie (da 17 a 22 km.) da tutti i concorrenti, che superarono facilmente e con buona velocità salite notevoli, come ad es. quella da Colonna a Pantano e quella di Ferentino.

La 2ª tappa, che comprendeva anch'essa numerose salite, fu essa pure agevolmente compiuta da tutti gli autocarri che vi presero parte.

Questo esperimento, affatto indipendente dal Concorso, era anch'esso rigorosamente controllato da una speciale Commissione, e dagli ingegneri che hanno compiuto tutto il percorso sugli autocarri concorrenti.

I suoi risultati sono assai interessanti ed hanno una grande importanza pratica, perchè dimostrano in modo indubitabile che l'autocarro a gassogeno, con motore modificato, si presta egregiamente al trasporto dei massimi carichi pure in regioni collinose.

Ing. Dott.
S. DE CAPITANI.

L'AUTOCARRO CEIRANO 50 C.M. (TIPO MILITARE), MUNITO DI GASSOGENO « DUX ».
Fuori Concorso prese parte alle varie prove, comportandosi brillantemente, tanto funzionando a carbone di legna che a semicoke di lignite.

ATLETI D'ITALIA
SUI CAMPI INTERNAZIONALI DELLO SPORT

ALCUNE settimane or sono Augusto Turati, commissario per il Comitato Olimpico Nazionale Italiano, partecipava a Milano ad una memorabile serata schermistica, superando in virtuosità l'avversario.

***

Io ricordo che durante le trattative della laboriosissima pace, allorchè gli uomini di Governo si riunivano or qua or là nei punti più suggestivi d'Europa, il *Premier* inglese preferiva essere colto dai fotografi nei suoi abiti da sport o durante una partita di golf. Da noi i più ridevano, come fosse una posa, come se la pratica atletica fosse un indice di leggerezza, mentre sul tappeto si svolgevano le sorti dei popoli. Pochi cercavano invano su quelle fotografie le sembianze dei nostri rappresentanti, purtroppo assenti da quelle innocenti distrazioni. I nostri uomini politici non conoscendo lo sport non ne intuivano le grandi bellezze e non afferravano la importanza di esso nella elevazione delle masse, seguendo l'ostracismo dato dai predicatori socialisti, i quali temevano che il gregge si sperdesse chiamato alla vita sana dei monti, delle libere strade, dei campi di giuoco. L'on. De Capitani d'Arzago portò in Parlamento un suo progetto per i Campi sportivi di ogni Comune; ma la proposta coraggiosa passò senza quel generale ed unanime consenso che solo avrebbe potuto renderla, pur con le tecniche modifiche, attuabile.

Anche in quei tempi esisteva il Comitato Olimpico, ma esso agiva con un modesto controllo dello Stato, il quale rimaneva troppo sordo ai bisogni del grande Ente che non aveva i mezzi sufficienti per preparare gli atleti e diffondere l'idea olimpica per la sana e vigorosa emulazione fra i Popoli. Gli uomini di sport sperarono molto nell'avvento del fascismo, anche quelli che alla Marcia su Roma avevano recato soltanto un consentimento spirituale. In Benito Mussolini che aveva solcato audacemente le vie del cielo, che guidava con sicura mano veloci automobili, che alla equitazione dedicava le ore del suo svago, gli sportivi videro il loro alleato. Pochi mesi dopo il fatidico ottobre 1922 un nuovo presidente veniva dato al C.O.N.I. Era l'uomo che, giovinetto, aveva vagolato per il cielo in pallone sferico, che prima della guerra folgorava le strade d'Italia in motocicletta, che nella guerra aveva partecipato al volo umanitario di Vienna. Con lui il C. O. N. I. si accostava allo Stato, diventava una pratica di Governo, diventava uno studio e un ammaestramento per tutti gli uomini di Governo. Il primo, il più formidabile passo era fatto.

Al poderoso interessamento rispondevano con entusiasmo le associazioni sportive e gli atleti affluivano alle arene per compiervi con minori sacrifizi personali la loro preparazione. Sotto la guida del secondo presidente fascista, sportivo militante egli pure, gli azzurri d'Italia conobbero le belle vittorie di Parigi, promesse lusinghiere per l'Olimpiade futura.

Vicende ed assenze, opportunità di più vasta azione e riconoscimento di capacità e di valore chiamarono poi l'on. Lando Ferretti alla direzione del C. O. N. I. Il nuovo presidente vi portò la sua grande passione, la preparazione profonda, l'attività trascinatrice. I benefici del suo vasto programma che rivoluzionò il troppo quieto vivere di molte associazioni verranno raccolti più tardi, perchè non era umanamente possibile ricostruire tutto nel troppo breve spazio della sua permanenza al C. O. N. I., fra Parigi ed Amsterdam. Il C. O. N. I. ha perduto il suo presidente della recente Olimpiade, perchè il Duce lo ha chiamato ad un più alto compito, ma la sua opera sarà compiuta da Augusto Turati che se la è assunta con consapevole baldanza, con piena coscienza di ciò che Egli, per sè e per la sua posizione, può fare.

Per ora ha cominciato con l'offrire un saggio delle sue virtù schermistiche ed ha dato all'Italia una bella vittoria sportiva. Abbiamo il Capo consapevole.

***

Ho voluto parlare delle vicende del Comitato Olimpico inquadrato nel Regime, perchè

non mi sembra che lo sport di quest'annata possa essere altrimenti identificato che con quello della Olimpiade, perchè tutto quanto si è fatto antecedentemente in campo atletico ha servito soltanto alla preparazione per la grande adunata di Amsterdam; nè mi sembra che meritino la citazione all'ordine del giorno manifestazioni isolate, quando il nostro orgoglio di italiani e la coscienza del nostro valore sportivo ci porta ormai a considerare gli assalti internazionali come i soli degni di studio e di raffronti.

Nel seguire e nell'incoraggiare le partecipazioni internazionali dei nostri campioni i vecchi giornalisti sportivi che agitarono negli anni grigi, allorchè tutto era lasciato alla iniziativa personale, la fiaccola dello sport italiano, sostenevano soprattutto che anche le manifestazioni sportive dovevano rappresentare l'affermazione della italianità nel mondo. E furono deprecati quegli interventi nei quali insufficiente preparazione e scarsa conoscenza del valore avversario potevano far scomparire l'atleta italiano nel confronto con lo straniero. Oggi questi timori svaniscono, perchè vi sono dei responsabili, i quali hanno compreso che una battaglia sportiva può avere una ripercussione anche politica, i quali sanno che gli atleti vittoriosi sono i temuti e rispettati ambasciatori della razza.

I risultati della recente Olimpiade accusano il travaglio del rinnovamento e della riedificazione e possono sembrare meno cospicui di quelli che si potevano sperare in confronto del passo gigantesco compiuto a Parigi. Ma si è detto che lo spazio è stato troppo breve fra le due Olimpiadi per consentire ai nuovi elementi rinsanguatori di ottenere il grado di eccellenza per essere laureati in un esame così poderoso come quello al quale concorrono gli atleti di tutto il mondo, rappresentanti di quelle nazioni che da tempo immemorabile hanno fatto dello sport una disciplina fra le più curate, le più osservate e le più seguite. La coscienza olimpica italiana è tuttavia nella sua fase di formazione e gli immancabili trionfi più numerosi ci saranno riserbati nella ventura tenzone quando le rinnovate e istruite energie italiane avranno compiuto il duro cammino della preparazione selezionatrice.

Se in qualche campo come la ginnastica e la lotta sono stati segnati dei punti d'arresto, se nell'atletismo non si sono verificati progressi che pure si potevano sperare, gli sportivi d'Italia hanno saputo conquistare trofei che aprono l'avvenire alle maggiori aspettazioni, che ci confermano tutto il vigore della nostra razza immortale. Il professionismo di taluni sport, il miraggio di lucrosi guadagni può avere sottratto energie ed adepti a discipline sportive in cui il sacrifizio è più grave e la soddisfazione morale inadeguata e meno facile, ma oggi che tutti gli sport sono dai dirigenti tenuti su uno stesso piano e in una equilibrata considerazione si può vaticinare la immancabile ripresa.

Del resto la classifica generale delle nazioni pone l'Italia al quarto posto fra 35 concorrenti e questo piazzamento deve assolutamente essere considerato onorevole, qualora si pensi che noi siamo preceduti soltanto dagli Stati Uniti, dalla Germania e dalla Francia, che hanno partecipato con più cospicuo numero di atleti, con una preparazione più annosa, con mezzi finanziari più adeguati. Ed è altro titolo di onore precedere nazioni sportive come Finlandia, Inghilterra e Svezia, le quali hanno un passato più remoto in fatto di affermazioni olimpiche.

Noi possiamo tastare il polso della nostra ascesa attraverso l'affermazione calcistica. Il torneo di calcio, di questo sport italianissimo, ha fruttato all'Italia il terzo posto, dietro Uruguay ed Argentina, alla testa di tutte le nazioni di Europa. I tecnici, non soltanto nazionali, ma anche avversari hanno dichiarato a suo tempo che l' undici azzurro d'Italia, ove fosse stato meno avversato dalla sorte, avrebbe potuto raccogliere in questo campo l'alloro olimpico. Ma il buon sportivo non accampa pretesti, non elemosina scuse e si inchina all'esito. È certo che la squadra rappresentativa italiana che in un passato recente aveva in Europa dominatori, ora non teme avversari, si batte da pari a pari con tutti, può senza timore affermare di essere degna del posto di avanguardia conquistato ad Amsterdam e se non ha finora, negli incontri internazionali, potuto direttamente superare l'ostacolo austriaco, è però recentemente riuscita a contenerne l'impeto segnando il *match* pari. L' on. Leandro Arpinati, supremo animatore della gioventù calcistica d'Italia, saprà spronare i suoi atleti verso ancor più fulgide vittorie.

Soprattutto sono per noi confortanti i trionfi nella scherma e nel pugilato: in questi

due sport l'Italia ha raggiunto i primi posti nella classifica delle nazioni e queste affermazioni mostrano la eccellenza della nostra razza negli sport di combattimento nei quali al vigore fisico si accoppia l'intelligenza, nei quali non si può eccellere soltanto per la forza bruta, ma per un complesso di doti che richiedono uno studio profondo. La squadra di fioretto composta da Gaudini, Puliti, Chiavari, Pignotti, Pessina e Guaragna, quella di spada con Riccardi, Minoli, Agostoni, Cornaggia, Bertinetti, Basletta si sono classificate al primo posto, mentre l'Ungheria riusciva a strapparci il trionfo con la squadra di sciabola. Nel torneo di pugilato la collana dei successi azzurri si arricchiva delle belle vittorie di Vittorio Tamagnini nei pesi gallo, di Carlo Orlandi nei pesi leggeri, di Piero Toscani nei pesi medi e la vittoria sarebbe stata ancor più fulgida se non fosse stata ostacolata la superiorità di Cavagnoli nei pesi mosca.

Lo sport ciclistico non ha dato le soddisfazioni attese, per quanto la squadra italiana nella gara ad inseguimento confermasse i successi di Anversa e di Parigi. Gaioni, Tasselli, Facciani e Lusiani mostrarono tutta l'eccellenza della loro preparazione, stabilendo anche un record olimpionico con il compiere la distanza di 4000 metri alla velocità di km. 47.682. Questo successo, non confermato nelle altre prove nelle quali possedevamo ottimi elementi, è però tale da assicurare che potremo aspirare a più complete affermazioni. Lo sport che ci ha dato un campionissimo come Girardengo, un campione del mondo come Binda, un vincitore del Giro di Francia come lo scomparso Bottecchia, che vantò ai tempi aurei dello sport popolare velocisti della classe di Tommaselli, di Momo di Pontecchi, ecc., deve riserbarci, anche in campo dilettantistico, una messe più rigogliosa di vittorie. L'Unione Velocipedistica Italiana possiede vivai inesauribili di giovani; essa deve nella compilazione dei propri programmi tener presente fino da oggi i temi che sono imposti dai regolamenti del torneo olimpico.

Sette sono state le gare di canottaggio disputate da sessantasette equipaggi di 19 nazioni: il tricolore italiano si è elevato sul pennone della vittoria per merito dei quattro vogatori di punta con timoniere della Pullino di Isola d'Istria. I quattro italiani Perentin, d'Este, Vittori, Delise (tim. Petronio) hanno sbaragliato gli avversari germanici e svizzeri nella eliminatoria e nella semifinale, battendo infine nella finale Svizzera e Polonia con un vantaggio nettissimo.

Il bilancio delle vittoriose affermazioni italiane registra un primo posto del brigadiere di finanza Pagnini Eugenio nella gara di nuoto di 300 m. a stile libero compresa nel Pentathlon moderno, ma la classifica generale colloca l'Italia al quarto posto dietro alla Svezia, Germania e Olanda.

Nè si può dimenticare in questa rassegna la partecipazione delle Piccole Italiane di Pavia nelle gare ginnastiche femminili. Nello Stadio le piccole azzurre scomparivano per prestanza fisica, non certo per preparazione e per virtuosismo. Di fronte a squadre in cui le giovani avevano già superato gli anni della adolescenza, le nostre sembravano bambine. Infatti la loro età oscillava tra i nove e i quindici anni. Eppure queste giovanissime, istruite dal prof. Grevi, conquistavano il terzo posto negli esercizi a corpo libero, il secondo negli esercizi con attrezzo, pure il secondo nei salti e infine il secondo nella classifica generale dietro l'Olanda, ma dinnanzi all'Inghilterra, all'Ungheria e alla Francia.

Queste sono state le migliori glorie italiane di Amsterdam. Ma se il quarto posto conquistato in questo arringo formidabile può essere ragione di legittimo orgoglio esso è anche fonte di grave responsabilità, perchè l'Italia non può, neppure nello sport, far mai un passo indietro. Gli atleti e i dirigenti devono assicurare nelle future contese preparazione e organizzazione tali che consentano affermazioni anche nell'atletismo, nella ginnastica, nei pesi, negli sport equestri, in tutti quei rami nei quali siamo fino ad ora barrati. Quando ciò si sarà ottenuto, quando i risultati complessivi saranno più omogenei, quando tutto il tono della classe dei nostri giovani sarà più elevato, avremo compiuto il gran passo, auspice di più completi successi.

***

Ma per quanto lo sport atletico sia dominato quest'anno dalla Olimpiade pure vi sono state altre affermazioni, sia nel campo del valore umano, sia in quello in cui il trionfo dell'uomo non può andare disgiunto da quello del mezzo meccanico, nelle quali il campo internazionale è stato battuto dal vigore

italiano. Nei campionati ciclistici del mondo su strada l'infelice prova dei professionisti, i quali al ritorno in Patria erano severamente puniti, era riscattata dal clamoroso trionfo di Allegro Grandi, fra i dilettanti. In tal modo, dopo Libero Ferrario, un altro dilettante italiano incideva il suo nome in questa grandiosa manifestazione. Se ad Alfredo Binda, primo campione del mondo dei corridori di strada professionisti, succedeva uno straniero, un italiano dal cuore ardente e dalla fibra eccezionale dominava nel campo dei puri. Ed al di là dell'Oceano, Franco Giorgetti, per il secondo anno, strappava il lauro nel Campionato d'America per gli stayers contesogli in numerose prove di classifica da specialisti europei e americani e ciò mentre con alterna vicenda ma spesso con clamorosi successi i Linari, i Belloni e i Binda sulle strade di Germania avevano ragione di campioni indigeni, francesi e belgi.

Se durante l'inverno a St. Moritz la pattuglia rappresentativa degli alpini compieva la affermazione tanto lusinghiera, dimostrando i magnifici progressi e le grandiose possibilità nelle nostre truppe di montagna, se le squadre ginnastiche prima della Olimpiade riportavano indimenticati allori in vari concorsi internazionali svoltisi in Francia e se Neri dominava alla sbarra fissa, e se infine Bacigalupo e Gambi nei mari e nei fiumi riconfermavano un primato italiano nel nuoto su diverse distanze, dobbiamo constatare con grande piacere i grandi progressi dei nostri campioni di tennis e soprattutto il vertiginoso diffondersi di questo sport praticato fino a poco tempo fa da schiere troppo esigue. Le vittorie di De Morpurgo, di De Stefano, di Gaslini, artefici dei successi italiani nella Coppa Davis sono servite a suscitare un grande interesse attorno a questo sport. Per quanto il vivaio dei nostri campioni non sia vasto, per quanto nelle altre nazioni i giocatori siano diecine di migliaia e i campi di giuoco diffusi in proporzione, pure la nostra gioventù, animata dalla più pura passione e dal vivo spirito antagonistico saprà presto colmare le lacune che oggi deploriamo. Bisogna che la vittoria nella finale europea della Coppa Davis, onestamente qualificata come trionfo della forma di campioni di gran classe, sia nel più breve tempo confermata da altri successi ottenuti dalle reclute dello sport esponenti del progresso della gioventù. Attorno agli assi che ci hanno dato le gloriose vittorie devono fiorire schiere non meno agguerrite di essi.

Così nei più svariati campi hanno trionfato e trionfano i migliori esponenti della razza. Ma il quadro si allarga, si estende, raggiunge i maggiori fulgori con altri successi, con nuovi prodigi. Nel cielo il primato è nostro. Il record d'altezza, il record di durata, il record di distanza, il record di velocità appartengono alle ali d'Italia. Dove c'è rischio, dove c'è ardimento, dove c'è da affermar una supremazia, l'aviazione d'Italia si cimenta. Si scala il cielo fino a diventare atomo nell'etere, si gira per giorni e notti in circuito come fecero Del Prete e Ferrarin, si parte di balzo ma con certezza matematica per la avventura oceanica e si raggiunge la meta come fecero i due grandi « fratelli », si saetta nell'aria, radendo il mare come De Bernardi, fulmineo vendicatore dello scacco nella Coppa Schneider, invano discusso da interessati malevoli. Così il 1928 ha segnato nei voli quella supremazia italiana, mercè la saggezza del Governo che ha voluto mettere in valore i nostri costruttori e i nostri piloti.

Lo sport meccanico registra altre ottime prove. Le competizioni automobilistiche raramente hanno in questi ultimi anni partecipazioni ufficiali di case. Nella Coppa delle Alpi innumeri ditte straniere contendono il passo ad una veterana trionfatrice di questa prova: alla bresciana O. M. Ma le sue vetture dominano ancora una volta su tutti i valichi alpini e sulle strade interminabili di pianura per il merito di Coffani, di Morandi e di Masperi, mentre l'Alfa Romeo 1500 cmc. concede ai suoi piloti l'ebbrezza di trionfi su i più reputati e difficili percorsi stranieri e Campari con la gloriosa 2000 cmc. che conobbe tutte le vittorie riconferma il valore suo e quello della macchina. E poichè si è parlato di industria, non si deve tacere l'eccellenza del mezzo fornito da Bianchi che ha consentito a Tazio Nuvolari di battere con una motocicletta da 350 cmc. tutti gli stranieri convenuti al Gran Premio delle Nazioni sul Circuito di Monza anche con macchine di maggiore potenza.

Con ciò si è passata in rapida rassegna l'affermazione italiana nelle maggiori competizioni internazionali. Ci proponiamo di seguirne ogni mese i progressivi sviluppi.

A. C. ROSSINI.

FRANCOFORTE SUL MENO - LA FACCIATA DELLA GALLERIA STAEDEL VERSO IL FIUME.

QUADRI ITALIANI ALLA GALLERIA STAEDEL DI FRANCOFORTE

L'Istituto d'Arte Staedel fu fondato nel 1816 con disposizione testamentaria dal banchiere francofortese Giovanni Federico Staedel, che gli legava le sue raccolte artistiche e la sua intera sostanza; in poco più di un secolo si è arricchito per compere, lasciti e doni, tanto da acquistare una grande importanza fra gli istituti del genere in Germania. Ancora tre anni fa entrava in possesso di due quadri nostri: una *Orazione nell'Orto* del Bassano, e una notevolissima *Adorazione* di Gaudenzio Ferrari.

Recentemente la Galleria Staedel si è assicurata l'acquisto della importantissima collezione del Principe Hohenzollern di Sigmaringen, ottenendo in prestito dal Comune e dai cittadini una forte somma; essa verrà così a possedere preziosi quadri dei primitivi tedeschi, mentre ad altri musei di Francoforte andranno le opere di scultura e i bellissimi avorii della collezione stessa.

La galleria occupa, con quella civica di Arte Moderna, un grande palazzo apposito in un ridente quartiere della città, in riva al Meno; possiede un gabinetto di stampe e una ricca biblioteca. Ultimamente vi si è trasferito anche il Seminario di Storia dell'Arte dell'Università, dove gli studenti hanno a loro disposizione, oltre le raccolte e la biblioteca, una spaziosa sala di studio e una preziosa assistenza scientifica da parte dei professori e dei dirigenti del Museo.

I quadri italiani occupano alla Galleria Staedel quattro sale. Le due più piccole e più suggestivamente raccolte contengono i quadri del '300 e del primo '400; le maggiori sono riservate ai secoli del più vistoso splendore e alla magnificenza veneziana.

Per chi vive a lungo in mezzo alle manifestazioni alquanto rigide dell'arte tedesca, entrare nelle sale dei pittori italiani pervase di nostre tinte e di nostre forme, vuol dire sentirsi d'un tratto sotto un altro cielo.

I quadri non sono molti, ma varii e disposti con larghezza di spazio; l'occhio vi si posa con compiacenza e a lungo, e vi scopre, fissamente guardando, i capolavori. E questi susciteranno forse in noi più commozione dei noti capolavori stranieri, che sono il vanto della Galleria: la *Madonna Medici* di Rogier van der Weyden, il piccolo Cranach, la *Madonna di Lucca* di Jan van Eyck.

Nella saletta del '300, il quadro che attira subito gli sguardi è la grande *Madonna*, caratteristica per le sue forme ancora bizantine, di Barnaba da Modena; tavola firmata e datata (anzi è il primo dei suoi quadri datati): ✠ *barnabas de mutina pinxit m(ense j)anua(rio) 1367*. Nonostante il bizantinismo nelle righe d'oro tracciate a segnare le pie-

(fot. F. Bruckmann, Monaco)

BARNABA DA MODENA - MADONNA.

Bartolo di Fredi, ora a Martino di Bartolomeo, della seconda metà del '300, che dànno un fantastico racconto della vita del Diacono S. Stefano: come il Santo fu rapito in culla dal demonio che lasciò al suo posto un diavolino, e fu poi abbandonato alle cure di una cerva, ecc. Tre scene di questa stessa leggenda si trovano affrescate in una chiesa vicino al chiostro di San Lucchese presso Poggibonsi; altre in un manoscritto dell'XI secolo nella biblioteca di Monte Cassino.

Notiamo ancora la tavoletta del Beato Angelico, una delle poche nelle collezioni tedesche, posta tra il 1420 e il 1425, già posseduta dalle Accademie di Parma e di Milano. Sotto un baldacchino gotico che l'autore ripetè solo nella «Coronazione» del Louvre e sopra i santi affrescati nella cappella di Nicola V al Vaticano, sta la Madonna circondata da angeli adoranti, smaglianti di luci e di colori.

ghe del bel manto azzurro, le mani di Maria e il gesto di Gesù che si china a cercarsi il piedino hanno un loro principio di vita e di morbidezza.

Se Barnaba pare volersi mantenere ostinatamente lontano dalla scuola senese, questa ci richiama da tutte le pareti, nelle due lunghe teorie di santi attribuite dal Berenson a Meo da Siena, nei due polittici della scuola dei Lorenzetti, nella *Santa Caterina* di Paolo di Giovanni Fei e nella *Santa Agnese* di Andrea Vanni, soavi sorelle di quelle di Simone Martini.

Importanti per la inconsueta rappresentazione sono le sette tavole prima assegnate a

***

Passando alla sala maggiore ci fermiamo subito davanti a quello che è forse il più ammirevole dei quadri italiani della collezione: la *Madonna con Gesù benedicente* del Verrocchio.

Il Venturi nel suo recente libro «Studi dal vero», parlando di una Madonna al museo di Berlino, egualmente attribuita al Verrocchio, restituisce questa al Pollaiolo e non dice dopo di ciò che cosa debba avvenire del-

la Madonna di Francoforte tanto simile a quella di Berlino.

Simile, ma senza dubbio con caratteri più verrocchieschi. Ricordiamo con quanta amorosa insistenza il Verrocchio abbia ripetuto in alcuni bassorilievi (due sono al Museo Nazionale di Firenze, uno al Museo Imperiale Federigo di Berlino) la stessa Madonna e lo stesso Divin Figliuolo. Osservando il quadro ci appare evidente che nessuna altra mano avrebbe potuto tradurre qui con tanta voluta somiglianza il pensiero scultorio vagheggiato dall'artista. Egli si è compiaciuto di profondere nella pittura tutte quelle ricchezze minute di decorazione che non aveva potuto rendere con lo scalpello. Ha chiuso il manto sul petto di Maria con un fermaglio di prezioso lavoro, le cui pietre s'intonano al risvolto verde-oliva punteggiato di stelline d'oro e alla cupa veste di porpora. Si è indugiato a miniare sugli orli del manto una lieve delicatissima guarnizione e l'ha ripetuta sul lino che scende in morbide pieghe intorno al viso di Maria; sotto il lino traspare sulla fronte e le tempie un sottilissimo velo con l'orlo segnato da punti lucenti come perline. Il viso nella sua purezza non ha ornamento di capelli, e quasi nemmeno di sopracciglia; le palpebre sono abbassate sugli occhi, chinati non a guardare il figlio ma in una grave meditazione.

(fot. F. Bruckmann, Monaco)

BEATO ANGELICO - MADONNA IN TRONO.

Come nel più noto dei bassorilievi del Museo Nazionale, dalla manica del manto un poco rimboccata, e da quella dell'abito chiusa al polso da una cordicella (motivo che si ripete sul davanti della veste) si libera la bellissima mano che non forma come nel quadro di Berlino « angolo col polso alla maniera pollaiolesca », ma, come nel bassorilievo, trattiene un lembo del manto per lasciare scoperta tutta la rosea nudità del bambino.

Anche il gesto dell'altra mano che sorregge il braccio destro di Gesù e la manina benedicente ancora incerta a dischiudersi, è identico a quello del bassorilievo. E il Gesù che poggia coi piedi su un cuscino di velluto è la copia di quelli in rilievo: serio nel visino preoccupato, con gli occhi pensosi e lontani, con le labbra serrate e un folto ciuffo di capelli che scende nel mezzo della fronte.

Le due figure si staccano nel vano della finestra sulla parete oscura di una stanza e di un soffitto di legno a cassettoni; a destra l'altra finestra lascia vedere nel breve scorcio un finissimo paesaggio serale sfumato verso lon-

(*fot. F. Bruckmann, Monaco*)
SANDRO BOTTICELLI - LA BELLA SIMONETTA.

tane montagne azzurrine; una città nordica in riva a un lago che riflette il tramonto, una strada fiancheggiata da esili piante.

Il ritratto femminile della scuola del Botticelli ci richiama alla mente i versi di un delizioso poeta e una commovente storia: quella di Simonetta Vespucci, la bella amica di Giuliano de' Medici, la «Ninfa» delle Stanze del Poliziano.

Che la fanciulla, dalle lunghe trecce e dalla complicata acconciatura adorna di perle, abbia avuto una qualche relazione con la casa Medici è abbastanza probabile, poichè ella porta al collo, trattenuto da molti giri di una catenina d'oro, un cammeo famoso della collezione di Lorenzo: la corniola di Marsia e Apollo. E che la bella Simonetta sia stata rappresentata dal Botticelli e dalla sua scuola, ha dimostrato il Bode nel suo libro su questo pittore: infatti ci rimangono quattro ritratti botticelliani che somigliano tutti a quello famoso di Piero di Cosimo al museo Condé di Chantilly, che porta ben chiaro il nome di *Simonetta Januensis Vespuccia*. Quivi la donna è rappresentata col serpe intorno al collo, alludendo forse all' insidioso male che la condusse, nel 1446, alla tomba.

Anzi il Bode propone di riconoscere i tratti di Simonetta anche nelle figure femminili della *Primavera* degli Uffizi, rappresentazione derivata, come è noto, dalle Stanze del Poliziano. Ed è assai verosimile che Lorenzo, affidando al Botticelli l'esecuzione del quadro per la sua villa di Castello e indicandogli come modello da seguire il poema che canta di Giuliano e di Simonetta, esprimesse il desiderio che vi fosse rappresentata nei suoi tratti reali la donna amata dal fratello, e che era stata anche a lui singolarmente cara.

In questo caso mi piacerebbe riconoscere la «lieta Simonetta» nella vivissima Flora, personaggio principale del quadro:

> di quanti fior creasse mai natura
> di tanti era dipinta la sua vesta;
> poi con la bianca man ripreso un lembo,
> levossi in piè con di fior pieno il grembo.
> . . . .
> Candida è ella e candida la vesta
> ma pur di rose e fior dipinta e d'erba.

***

La scuola veneziana è rappresentata assai ampiamente: il popolo tedesco ha forse una predilezione speciale per quel tripudio di colori e quell'atmosfera dorata che gli richiama alla mente la città di sogno, che sta in cima a tutti i suoi desideri invernali ed ai suoi progetti turistici.

La Galleria si è procurata da Brera, dove fino al 1832 «faceva parte di un'ancona di queste I.I. R.R. gallerie», una suggestiva *Annunciazione* del Crivelli. L'ancona rimasta a Brera, Maria e ai lati due santi, è datata 1482 e manca appunto del coronamento.

La tavola forma quasi lo spunto dell'Annunciazione della National Gallery di Londra ch'è di quattro anni più tarda; salvo che in quest' ultima il Crivelli, ampliando tut-

ta la scena, ha reso sfarzoso ogni particolare ed ha attenuato il crudo realismo dei personaggi. Qui la Vergine è più raccolta nella semplicità della stanza dove essa prega; l'Angelo, ancora agitato dal volo, pare sgomentarsi delle parole dal sovrumano significato che sta per pronunciare.

La nostra ammirazione si fa più viva davanti al quadro del Carpaccio: *Victoris Carpatio Veneti Opus*. È una *Madonna*, che appartiene al primo periodo del nostro pittore e rappresenta, iconograficamente, un tipo insolito nelle opere di lui. La firma corrisponde a quelle datate intorno al 1502.

(fot. F. Bruckmann, Monaco)

VERROCCHIO - MADONNA CON GESÙ BENEDICENTE.

Se guardiamo il Gesù che, stanco di cercare le figure miniate nel libro di preghiere della Mamma, si è messo ad ascoltare il San Giovannino, che si dà l'aria di raccontargli qualche cosa molto importante; se osserviamo la devozione un po' assente della delicatissima Madonna, cui il velo ornato di un filo nero dà un'aria monacale, se ci indugiamo sui particolari dei costumi e sugli elementi del paesaggio lontano, noi ritroviamo qui in tutta la sua efficacia, il narratore delle storie di Santa Orsola dei momenti più intimi.

C'è in questo quadro lo stesso silenzio ch'è nella camera dove la Santa sogna la venuta dell'Angelo. Fuori della finestra il paesaggio non si differenzia da quello della Deposizione meravigliosa di Berlino. I colori si smorzano nelle carni opache, nel rossigno del marmo, nelle nuvole di piombo; ma un raggio di sole veneziano compenetra tutta la scena facendo brillare di caldo oro ogni riflesso della seta e del velluto.

Dopo questo sobrio splendore di luci e di linee, ci sembra freddo il crudo azzurro del cielo di Giovanni, e smorto il *San Marco* di Gentile Bellini; esuberanti le carni e i drappeggi e il velo della *Madonna* di Cima da Conegliano.

Nella « cortigiana dai capelli simili a catenine di metallo » a dire col Venturi, il prof. Georg Swarzenski, direttore della Galleria Staedel e profondo conoscitore dell'arte e della cultura italiana, in un suo studio su « Bartolommeo Veneto e Lucrezia Borgia » ha esaminato la questione circa la presunta identità di questa figura con la celebre Lucrezia.

(*fot. Städelsches Kunstinstitut, Francoforte*)

CARLO CRIVELLI - ANNUNCIAZIONE.

Il prof. Swarzenski riporta un giudizio espresso sulla nostra figura da J. H. Huysmans. « Charmante et malsaine avec ses prunelles si glacialement claires et sa petite moue méchante, elle surgit telle qu'une Circé et... résume à elle seule toute la ferocité et tous les sacrilèges de la Renaissance... Créature qui tient de la sybille et de la sorcière, androgyne implacable et jolie... ». Così la definisce il letterato belga pensando alla corte di Alessandro VI e a Giulia Farnese, ricalcando una figura che appartiene più alla leggenda romantica che alla storia.

Ora noi sappiamo che Bartolomeo non lavorò mai a Roma; nè la misteriosa adolescente del quadro posteriore alla fine del '400, poteva inspirarsi alla figura di Giulia, a quell'epoca già madre di parecchi figli e piuttosto avanti negli anni.

Il nostro pittore lavorò invece a Ferrara, dal 1505 al 1507, per un'altra donna appartenuta allo stesso mondo, più giovane e assai gracile di forme al dire degli storici, egualmente famosa pei suoi biondi capelli: Lucrezia, andata sposa nel 1501 ad Alfonso d'Este; e vi eseguì tra l'altro un ritratto con l'iscrizione: *Lucretea Borgia Alex. VI. Pont. Filia Alfonso Ferrar. Duci Uxor,* che andò perduto, ma del quale ci rimane una buona copia nella collezione Nessi di Como. Questo ritratto e il quadro fantastico di Francoforte rappresentano indubbiamente la stessa persona. Una ancora più impressionante rassomiglianza, a parte la particolarissima espressione enigmatica, presenta il quadro di Francoforte con la S. Caterina affrescata dal Pinturicchio in una delle sale Borgia al Vaticano, che raffigura Lucrezia nel fiore dei suoi 15 anni. Vi è poi nella collezione del signor P. Masson a Epinal un altro ritratto di Lucrezia, uscito dalla bottega di Bartolomeo, che pare derivato da quello fantastico o viceversa: la stessa posa, gli stessi tratti del viso; solo Lucrezia questa volta è vestita di un ricco manto e ha capelli naturali; identico è il gesto della mano che però non porta fiori; identici i gioielli sul petto e sulla fronte, e la corona di mortella intorno al bianco

(fot. F. Bruckmann, Monaco)

G. B. TIEPOLO - SCIPIONE RESTITUISCE LA FIDANZATA AL PRINCIPE ALLUCIO.

turbante. La figura adolescente di Francoforte non rende dunque la figlia di Alessandro VI come gli occhi del pittore l'hanno veduta alla corte di Ferrara ma è una di quelle rappresentazioni simboliche venute di moda nel 500, che rivestono di significati ideali una fisionomia nota, come è la Flora di Tiziano, e, per restare a Bartolomeo, la Santa Caterina coronata di gelsomini di Glasgow e l'Eroiade di Dresda. Il nudo non è raro nei quadri di fantasia; il Muratori dice che Alfonso fece dipingere Laura Dianti successa a Lucrezia nel cuore del Duca «in abito di donna lasciva».

Incontriamo quasi tutti i nomi della gloriosa tradizione coloristica di Venezia. Un vi-

(fot. Städelsches Kunstinstitut, Francoforte)

MICHELANGIOLO DA CARAVAGGIO - BACCO.

so in penombra attribuito a Tiziano, una scena sacra del Veronese, un ritratto di Palma il Giovine e due ninfe di Palma il Vecchio; le pennellate energiche del Tintoretto nella folla che attende l'acqua di Mosè nel deserto. La stessa sfolgorante bellezza, che è nel quadro « Alessandro e la famiglia di Dario » a Monaco, illumina qui i due sposi che si scambiano l'anello davanti a Scipione, dipinto che il Tiepolo eseguì a Würzburg quando vi decorava quel palazzo vescovile (1750-53). Tutta immersa nello spazio fra un giuoco di nuvole argentee e di ombre, improvvise, è una *Annunciazione* del Piazzetta.

***

Scarsamente rappresentata la scuola umbra: dei due quadri che vanno sotto il nome del Perugino, a stento si potrebbe attribuirgli la *Madonna con Gesù e S. Giovanni.*

G. B. PIAZZETTA - ANNUNCIAZIONE.

Interessante è invece un quadretto di Fiorenza di Lorenzo, artista a cui si ispirarono qualche volta il Perugino e il Signorelli: una *Madonna* su un prezioso fondo di rabeschi di oro coi Santi Cristoforo e Sebastiano, che ha leggero carattere fiammingo e che soprattutto ricorda Petrus Christus. Non bisogna dimenticare che pochi anni prima Rogier van der Weyden era venuto in Italia a dipingere la Madonna Medici e il ritratto di Leonello d'Este; e che press'a poco al tempo di Fiorenzo, Hugo van der Goes eseguiva l'altare per la famiglia Portinari.

(fot. F. Bruckmann, Monaco)
V. CARPACCIO - MARIA CON GESÙ E S. GIOVANNI.

Notevolissimo è un *ritratto* (Renata di Francia duchessa di Ferrara?) già attribuito a Sebastiano del Piombo, poi al Sodoma dal Morelli, e infine al Parmigianino dal Venturi; oggi porta il nome di Girolamo da Carpi. In tanta disparità di giudizio, resta indiscussa l'eccellenza del quadro da cui guarda a noi la serena bellezza della Dama. Il ricco abito verde sopra lo sfondo di una tenda di velluto verde e di un paesaggio in cui si esaurisce tutta la gamma dello stesso colore, non produce alcun effetto di monotonia, tanto sapientemente è rotto dall'offuscato pallore del viso e delle spalle, e dai disegni vividi di un tappetino rosso.

Brescia ci dà due grandi tele del Moretto. Di queste, la più importante, la *Madonna coi quattro Padri della Chiesa,* proviene da un altare di S. Carlo al Corso di Roma. Le teste della Madonna e del Bambino, i cui occhi sono fuori di qualsiasi prospettiva e proporzione, valgono poco; tuttavia il quadro è considerato uno dei migliori dell'artista che siano all'estero.

Il Piemonte e la Lombardia portano anche essi il loro contributo: Macrino d'Alba con una delle sue più apprezzate opere: una ancona a tre parti: *Maria e due scene di San Gioacchino,* firmata «*macrinus faciebat*»; Gaudenzio Ferrari con l'*Adorazione* di recente acquisto. Quest'ultima opera, già appartenente alla collezione del dott. Schaeffer, riconosciuta ed acquistata solo nel 1925, ha preso da quest'anno il suo posto in una delle grandi sale della Galleria.

La scena è singolare: due grandi figure inginocchiate, la Vergine e (secondo la opinione di Friedrich Antal, Staedel-Jahrbuch V, 1926) S. Giuseppe che tiene la Croce, occupano quasi tutta l'ampiezza del quadro. Davanti a loro sopra un panno bianco disteso sull'erba, in atto di nascondersi dietro la Croce che getta su di lui la sua ombra, Gesù

(fot. F. Bruckmann, Monaco)

GEROLAMO DA CARPI - RITRATTO DI DAMA.

(*fot. F. Bruckmann, Monaco*)

MORETTO DA BRESCIA - MADONNA COI QUATTRO PADRI DELLA CHIESA.

(fot. F. Bruckmann, Monaco)
FIORENZO DI LORENZO - MADONNA COI SANTI CRISTOFORO E SEBASTIANO.

(fot. F. Bruckmann, Monaco)
BARTOLOMEO VENETO - LA PRESUNTA LUCREZIA BORGIA.

Bambino; ai lati in piena luce due angioli musicanti, i quali suonano a Gesù, che ha gli occhi pesanti di sonno, una lieve ninna-nanna.

I colori sono assai vivi: quasi puri il rosso, il verde, il blu d'oltremare dei manti, raddolciti da un leggero sfumato alla maniera luinesca; di un biondo acceso i capelli di Maria e dell'angelo di destra, ravvivati da luci di puro oro; mentre in un'aureola del più delicato biondo di spiga, « caro a Gaudenzio », si china sul liuto il viso pallido dell'altro angelo.

Nello sfondo, un giardino fantastico.

Si tratta di un'opera giovanile di Gaudenzio. Il quadro ha evidenti relazioni con la Crocefissione di Santa Maria delle Grazie a Varallo (1513: il viso della Madonna e la posa di Gesù abbandonato al suolo come nell'Adorazione del secondo riquadro in alto), con la lunetta della Chiesa di Loreto (dove come qui uno degli angeli cessa un attimo dal suonare per guardare intensamente Gesù), e più ancora con

la pala di Arona del 1511.

Un'ombra di rassegnata tristezza è sul volto dei due personaggi che contemplano il Bambino celeste destinato al Calvario, che solo sorride dai piedi della Croce.

Appunto la Croce nelle mani della figura giovanile, dai folti capelli castani divisi nel mezzo e dalla tipica barba nazarena, e l'atto con cui questa figura appoggia confidenzialmente un piede sul corpo del bambino, bastano ad escludere che si tratti di Giuseppe.

(fot. Städelsches Kunstinstitut, Francoforte)

GAUDENZIO FERRARI - ADORAZIONE.

Tanto più che mai, quando Gaudenzio ci ha voluto presentare Giuseppe, gli ha prestato queste sembianze; mentre così ha sempre rappresentato Cristo nel Calvario di Santa Maria delle Grazie.

È dunque Cristo che assiste alla adorazione del piccolo Gesù. Poichè per tutto il quadro spira un'aura di commozione simbolica, di celestialità divenuta sentimento umano, può essere che per la mente di Gaudenzio, o piuttosto del committente del quadro, sia passato questo lampo di genio originalissimo di voler rappresentare due volte, e insieme, il Figliuolo di Dio, nella sua infanzia inconscia e nella penosa coscienza del martirio.

L. CHIOVENDA.

CONCORSO FOLCLORISTICO A PREMIO

(100 lire per ogni fotografia pubblicata)

(fot. avv. Achille Bologna, Torino)

"LA BENEDIZIONE DEL GHIACCIAIO"

È una patetica e commovente funzione religiosa che si pratica in Macugnaga (Alta valle Anzasca) ogni anno nel mese di agosto. Dalla chiesa parrocchiale, situata nella frazione principale del Comune (Frazione Staffa), muove una processione che, guidata dal Parroco e seguìta da tutta la popolazione e dai villeggianti, passa per la pittoresca frazione di Pecetto e si avvia in pellegrinaggio alle falde dell'imponente massiccio del Monte Rosa. Ivi la processione sosta davanti ad un altare improvvisato, costruito con frammenti di roccia sovrapposti, dominato da una rustica e infiorata croce di legno. Il sacerdote benedice il ghiacciaio invocando, col popolo genuflesso, dalla misericordia di Dio la protezione delle loro terre e delle loro capanne dal flagello delle valanghe.

Il numero di gennaio della Rivista del T. C. I. « L'Alpe » pubblica contemporaneamente a noi questo magistrale articolo che il comm. Eliseo Jandolo, *Ispettore Centrale delle Bonifiche al Ministero dei Lavori Pubblici, ha scritto appositamente per quella nostra Rivista allo scopo di illustrare il problema della bonifica integrale della montagna.*

La Direzione del Touring ha pensato che molto utilmente quest'articolo avrebbe potuto essere portato a conoscenza del più vasto pubblico de « Le Vie d'Italia », *perchè forse non tutti ancora nel nostro Paese hanno saputo valutare nella sua immensa importanza i termini del problema formidabile che il Governo nostro ha affrontato col proposito fermo e incrollabile di portarlo a compimento.*

La rivista « L'Alpe » *continuerà con tenacia e con fede nella volgarizzazione di questo problema: noi raccomandiamo ai nostri Soci di seguirla, di meditarla. Non ci spinge, nel formulare quest'invito, il desiderio di qualche migliaio di lettori di più: sarebbe soddisfazione invero troppo meschina e sproporzionata all'importanza dell'avvenimento. La ragione è ben diversa: il Touring desidera di contribuire anch'esso, per la parte che lo riguarda, a formare questa coscienza dei problemi economici, demografici e sociali che sono connessi con la redenzione coraggiosa della nostra terra: redenzione studiata in un tutto armonico e inscindibile.*

Se è vero che nella cura d'ogni male il segreto del successo sta nell'esattezza della diagnosi, io direi che, nel curare i mali della montagna, noi la diagnosi l'abbiamo troppo a lungo sbagliata. E come accade al medico empirico, che, ignorando le cause profonde della malattia, si ferma a curarne i sintomi, la nostra politica forestale si è rivolta per gran tempo a difendere il bosco dalla rapina degli uomini, a promuovere la rinascita, a sottrarlo, con l'istituto del demanio forestale, alla proprietà privata, frettolosa e dissipatrice.

Ma perchè l'uomo fosse, in sostanza, il più gran nemico del bosco e, attraverso il bosco, dell'integrità del monte, non ci siamo curati di saperlo, fino a che qualcuno non ha cominciato a scoprire ed a segnalare i nessi tra la pressione demografica e l'utilizzazione rapinatrice dei terreni montani.

Allora s'è visto che se, da noi, le condizioni orografiche, geologiche e meteorologiche sono naturalmente favorevoli al decadimento montano, la riduzione e l'abbandono delle colture forestali sono soprattutto l'effetto dell'accrescimento demografico e dell'innaturale spostamento della popolazione dalla valle al monte, che in tanta parte dell'Italia Appenninica si è verificato per cause storiche di difesa contro la malaria e le incursioni nemiche.

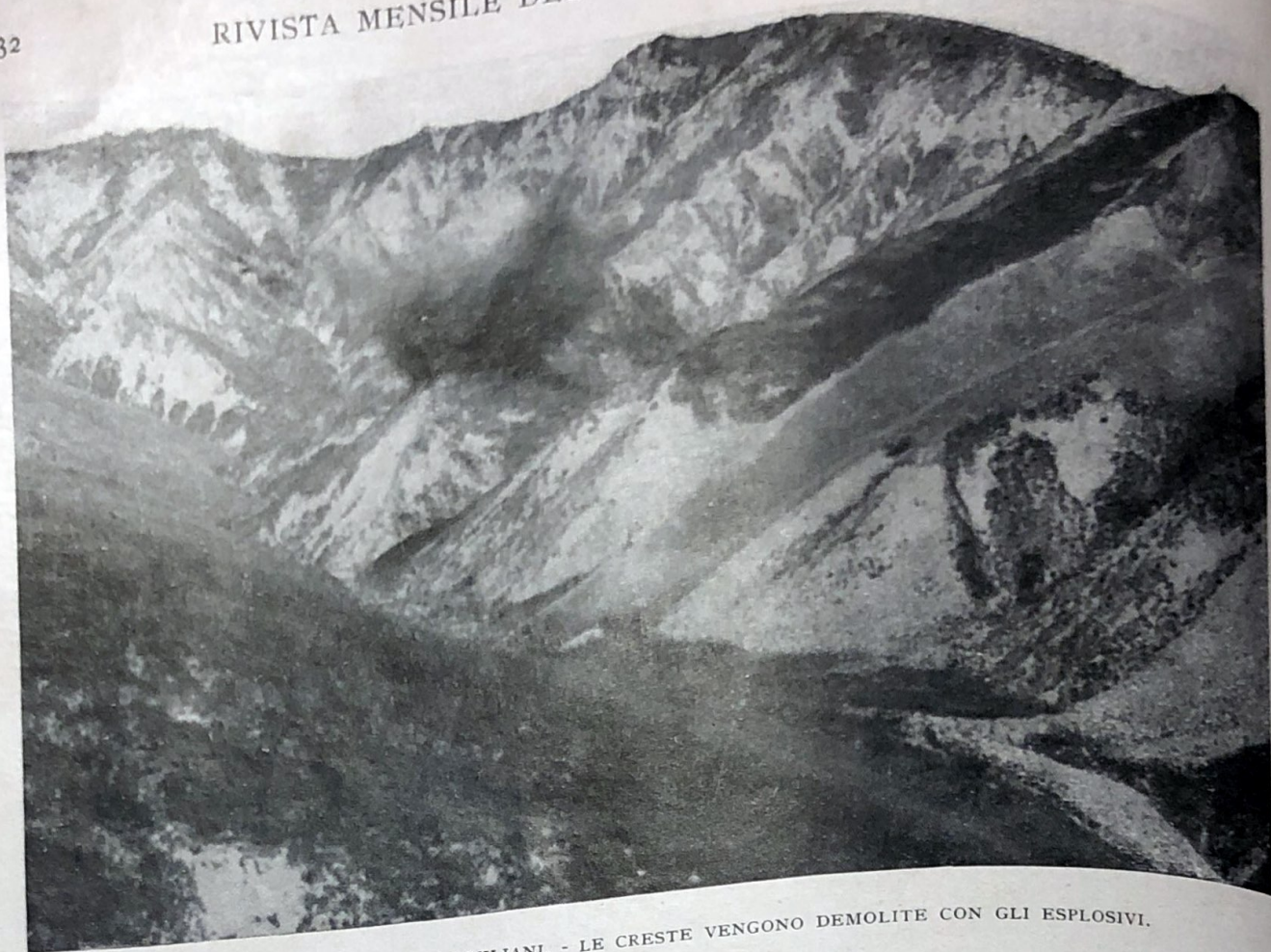
La montagna si è trovata perciò a dover sostentare molti più uomini, i quali — incapaci di supplire alle deficienze con l'intensificazione delle colture — l'hanno aggredita, l'hanno spogliata del suo manto e, sostituendo il pascolo al bosco e le terre lavorate alle salde, hanno aperto la strada alla furia dilavatrice e disgregatrice delle acque meteoriche.

Ho citato altrove, e non intendo ripetermi (1), interessanti dati, tratti agli studi del Serpieri (2) e del Carloni (3), da cui risulta in chiara evidenza come alla più alta densità demografica risponda più largamente il taglio delle foreste e il dissodamento delle ter-

---

(1) *Il problema forestale*, in « Italia Augusta », anno 1928, p. 43.

(2) A. Serpieri - *La montagna i boschi e i pascoli. L'ambiente economico sociale*, in « Italia Forestale ».

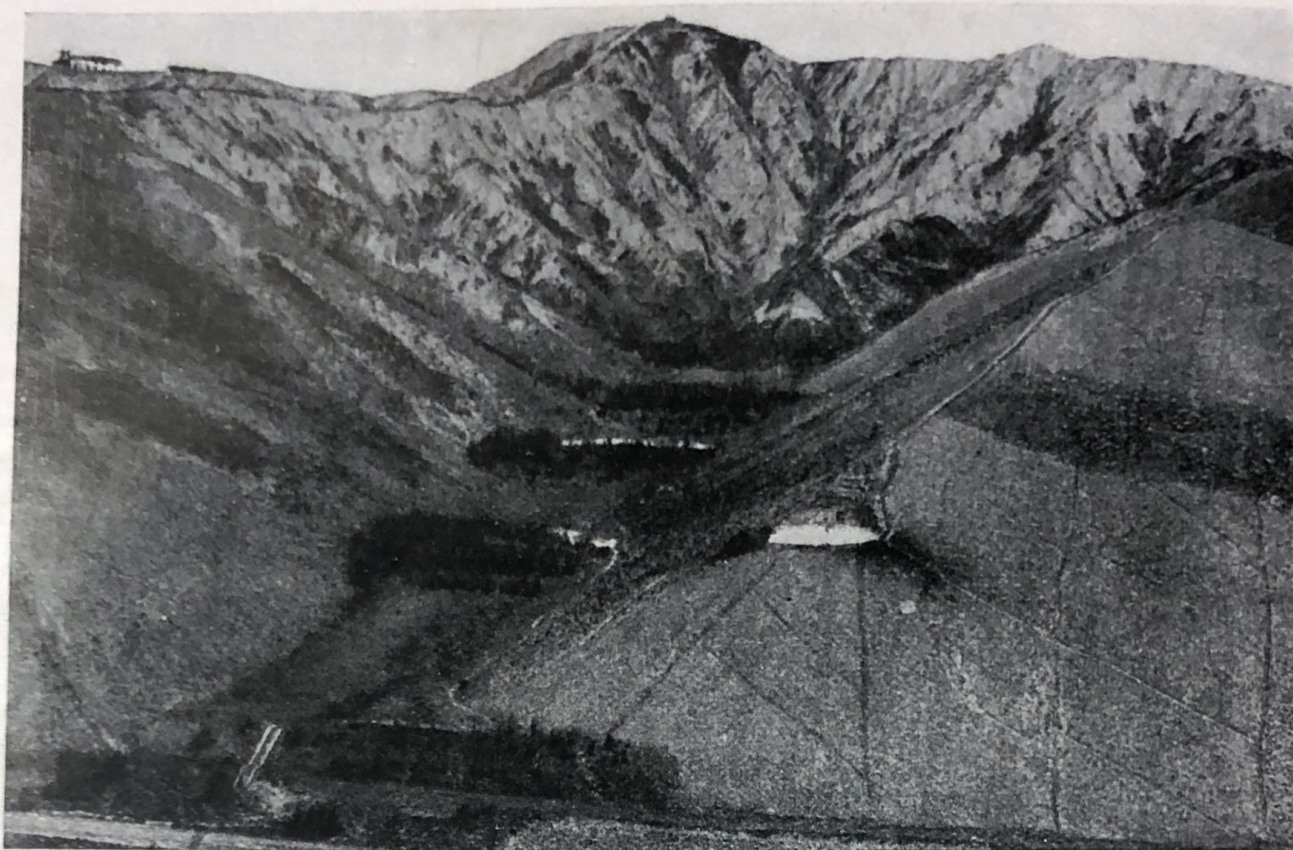
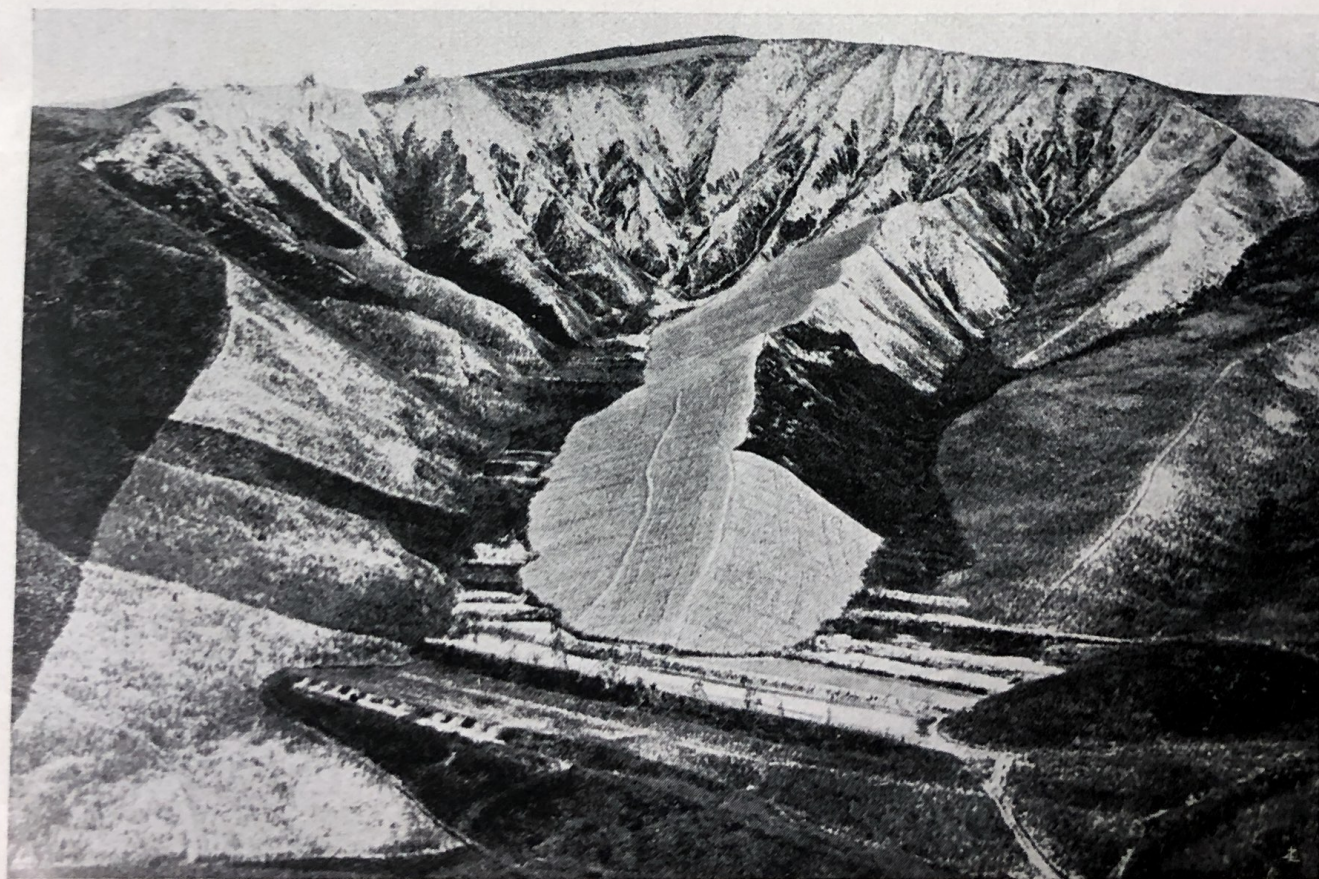
(3) P. Carloni - *L'estensione e la distribuzione territoriale dei boschi italiani.*

LA BONIFICA DEI CALANCHI EMILIANI. - LE CRESTE VENGONO DEMOLITE CON GLI ESPLOSIVI.

re salde, e come, per converso, le culture forestali si estendano anche in pianura, se la popolazione vi scarseggi. Solamente quando lo sviluppo industriale o agrario delle prossime zone di collina o di pianura, o la stessa utilizzazione intensiva di una parte dei terreni di bassa montagna, assicurano alla popolazione sufficienti risorse, appare possibile la coesistenza di una larga estensione di terreni boscati, o più generalmente, saldi, con una notevole densità demografica.

Questa visione dei fatti, che ci salva finalmente dall'empirismo dei rimedi sintomatici per mostrarci il rimedio radicale, ha trasformato il problema della montagna in un problema essenzialmente alimentare, imponendoci un chiaro e deciso dilemma. O si lascia e si incoraggia (ciò che non vogliamo e non dobbiamo volere) la migrazione della popolazione montanara verso il piano, perchè la montagna riposi e si salvi dalle offese degli uomini, oppure è indispensabile accrescere, sul luogo, le risorse della popolazione, sia intensificando localmente le colture, sia favorendo una più intensa economia di scambi.

Ma se vogliamo seguire quest'ultima strada (la sola che serbi al Paese quel vivaio di forze incorrotte che è la gente di montagna) dobbiamo respingere la mentalità tradizionale, che fa del rimboschimento il mezzo esclusivo della restaurazione montana e senza negare, anzi affermando la necessità del bosco, dobbiamo persuaderci che con esso devono permanere, migliorati e regimati, i pascoli montani e le culture agrarie. Soprattutto, dobbiamo sfuggire al vecchio errore di considerare la montagna, come isolata, fisicamente ed economicamente, mentre la sua economia è strettamente legata a quella del piano ed anzi tanto più si collega ad essa quanto più si crea, con predominio delle colture forestali, un'economia fondata essenzialmente sopra lo scambio.

Purtroppo, la legislazione italiana, fino a ieri, non era la più adatta a soddisfare questa esigenza, non solo perchè la legge del 1877 e le leggi forestali successive si erano in prevalenza orientate verso il solo e dominante rimedio del rimboschimento, ma anche perchè, con lo sviluppo legislativo, si era andata formando una così grande specializzazione e frammentazione di norme, da togliere ogni visione d'assieme ai problemi di riassetto idro-geologico (1), e da rendere pratica-

(1) E. Jandolo - *La Sardegna e la disciplina legislativa delle acque* in « L'Italia Agricola », a. 61, n. 11.

PICCOLE COLMATE IN UN RIO SECONDARIO NELLA ZONA DEI CALANCHI DI BRISIGHELLA. - LE PENDICI SISTEMATE OSPITANO LE PRIME COLTURE; SULLO SFONDO LE CRESTE IN CORSO DI SISTEMAZIONE.

LE ASPRE CRESTE DEI CALANCHI COMINCIANO AD ESSERE MODIFICATE. - ECCO UNA SERIE DI PICCOLE COLMATE E LE PRIME COLTURE AGRARIE.

LA BONIFICA DEI CALANCHI - DOPO LE STRADE, LE CASE. ECCO UNA NUOVA CASA COLONICA CHE OSPITERÀ UNA FAMIGLIA DI OPEROSI AGRICOLTORI, OVE NON ERA CHE IL DESERTO.

mente impossibile un'attività risanatrice che si estendese dal monte al piano, con provvidenze coordinate e simultanee.

Si creò in tal modo una situazione, che se condusse a sottoporre a vincolo poco meno della metà di tutti i terreni produttivi delle nostre regioni di montagna (1) e permise di moltiplicare le contravvenzioni (2) generando un permanente conflitto fra lo Stato e la popolazione, non valse a promuovere il reale progresso della sistemazione montana (3).

Anche qui, il regime fascista doveva imprimere la sua orma per opera di un uomo, il Serpieri, chiamato, con felice improvvisazione, al compito politico di reggere le sorti dell'agricoltura, in Italia.

Fu il Serpieri a promuovere quella legge del 30 dicembre 1923 (n. 3267) sui boschi e sui terreni montani, che, raccogliendo e rafforzando taluni più recenti tentativi della legislazione, mutò la concezione — statica e forestale — della vecchia legge del 1877, facendo, nella restaurazione del monte, la debita parte alle sistemazioni agrarie, ed al miglioramento dei pascoli montani.

Con la stessa data (1) un'altra legge, provvedendo alle bonifiche idrauliche, affermò, con assai più vigore che nel passato, il concetto dell'unità dei bacini idrografici, dal monte al piano, e dispose che una sola direttiva organica presiedesse all'integrale sistemazione. Se non che, per le sue origini storiche, la legislazione sulle bonifiche non avrebbe potuto applicarsi là dove fossero mancati terreni palustri o difettosi di scolo e perciò, poco più tardi, per opera dello stesso Serpieri, fu promossa quella legge 18 maggio 1924, n. 753 sulle trasformazioni fondiarie di pubblico interesse che finalmente tolse

(1) I terreni vincolati nel 1924 avevano una superficie complessiva di ettari 4.321.346.

(2) La media annuale delle contravvenzioni che era di 17.209 nel quinquennio 1901-1905 era salita a 28.379 nel 1911 per poi ridursi a 23.197 nel periodo 1914-1924 (cfr.: STELLA - *L'ordinamento dell'Amm. forestale e i vari suoi compiti* in « Italia Forestale », pag. 273).

(3) Lo Stella, *loc. cit.*, pag. 276 e segg. calcola in 35.027 ett. i terreni rimboschiti dallo Stato, dal 1867 al 1924 e in 28.358 ett. quelli rimboschiti da Consorzi con la partecipazione dello Stato. Nel complesso, sono 63.385 ettari in 57 anni e non è davvero molto, ma la statistica per esser completa dovrebbe dirci quanto si è disboscato nello stesso periodo. Per la Sardegna, dove pure la situazione demografica non è sfavorevole alle colture forestali, i terreni boscati si sarebbero ridotti dal principio del Regno da ett. 306.883 a ett. 187.622.
Guida d'Italia del Touring Club Italiano - *Sardegna* - p. 48.

(1) 30 dicembre 1928, n. 3256.

la montagna dall'assurdo isolamento in cui le leggi l'avevano confinata e la considerò, qual'è, una parte di un più vasto complesso economico, l'elemento di un equilibrio che non si può variare senza agire armonicamente su tutte le forze che l'hanno prodotto.

La legge sulle bonifiche e quella sulle trasformazioni, che oggi piace associare con la denominazione comune di bonifica integrale, hanno appunto il merito sommo d'aver rimediato alla frammentarietà della legislazione, sostituendo alla nozione delle singole opere pubbliche, come istrumenti separati e isolabili, la visione del territorio a cui tutte le varie opere debbono coordinatamente servire.

In tal modo, se per accrescere sul monte l'estensione delle colture forestali, occorre migliorare insieme i pascoli ed accrescere la produttività dei seminativi, se per assicurare l'integrità del bosco è necessario curare anche il progresso agrario delle colline e del piano e sviluppare le comunicazioni in modo che la popolazione montanara ricavi, dallo scambio dei prodotti, i mezzi ai suoi crescenti bisogni, noi troviamo oggi, nelle leggi di bonifica, la possibilità di provvedere.

Sebbene, quindi, l'opionione comune riferisca essenzialmente alla pianura il concetto e le norme della bonifica integrale, queste norme costituiscono ormai un potente istrumento anche per la risoluzione del problema della montagna.

In questo campo si va anzi profilando un indirizzo nuovo del quale non è forse inutile citare qualche esempio, anche perchè appaia che il nuovo istrumento legislativo non è rimasto inutilizzato nel vasto armamentario di leggi, creato dalla nostra fertile irrequietezza latina, ma si va effettivamente adoperando.

Presceglierò due esempi tipici: quello dei bacini montani di Brisighella, dove l'attività restauratrice, orientata al nuovo proposito di non ridurre, anzi di accrescere le risorse alimentari, si esaurisce nella zona montana e collinare; e quello della piana di Sibari, dove alla sistemazione idrogeologica del monte si accompagna la bonifica e la trasformazione fondiaria del piano malarico.

La zona di Brisighella, comprende la dorsale appenninica che, per un'estensione di oltre 79 mila ett., digrada dal crinale montano in provincia di Firenze, verso la via Emilia,

LA BONIFICA DEI CALANCHI: QUESTO RIO, GIÀ BURRONE A PARETI SCOSCESE, È SISTEMATO E IMBRIGLIATO; UNA NUOVA STRADA CORRE NEL FONDO VALLE E SERVIRÀ COME ARTERIA VITALE DELLA RIFIORENTE AGRICOLTURA.

LA BONIFICA DI SIBARI - IL MALE DA CURARE IN ALTO: DEGRADAZIONE E FRANE DELLA MONTAGNA (BACINO DEL TORRENTE PARACIA).

pei valloni dei fiumi, verso il cuore del monte, riduce in frana le pendici soprastanti, abbatte le strade, raggiunge e scaccia il contadino dalle sue case, gonfia di detriti le acque precipitose.

Una paziente opera di riassetto è cominciata da anni, a cura del consorzio dei proprietari, ed oggi, sorretta dalla nuova legislazione, si prepara a più ampi sviluppi.

Il programma in corso abbraccia tutta la dorsale montana dalle alte cime al piano, con interventi che si adeguano alle diverse necessità della collina e della media ed alta montagna e son destinati a svolgersi con una coordinazione strettissima, come parti inscindibili di un sol complesso organico.

Nella zona dei calanchi, mentre si procede, con l'imbrigliamento dei rii e le piccole colmate, ad una prima grossolana sistemazione idraulica,

nelle provincie di Ravenna, Bologna e Forlì, ed è solcata dal Senio, dal Lamone e dal Marzeno.

Tra la piana prosperosa e le più alte pendici montane, dove pascolo e bosco vanno a grado a grado insinuandosi e prevalendo sulle colture agrarie, è intercalata, a una quota da 70 a 300 metri, una zona di circa 17 mila ettari, eminentemente argillosa, che l'acqua ha dilavato e corroso, formandone un tormentato groviglio di lame aguzze, di burroni precipiti e di terreni in disfacimento.

È la zona dei *calanchi* che circonda e stringe la montagna alla base, come una mostruosa manifestazione cancerigna, che s'infiltra

si abbattono con l'esplosivo le creste, si riassetta in terrazzamenti il terreno digradante, si aprono le strade e si costruiscono le case, perchè il paziente amore del contadino, tornato alla sua terra, collabori alla redenzione, vivificando la nuda argilla con le frequenti lavorazioni e piantando gli alberi che dovranno arricchirla e consolidarla.

Poi, attuati i più urgenti rimedi nella bassa collina, l'azione risanatrice si volge a curare, nelle zone alte e medie, i terreni dove si affacciano i primi segni del digradamento, costruendo briglie, rivestendo di bosco le ripide pendici strapiombanti sulle forre, aprendo fognature e fosse a livello, che regolino e

IMPONENTI FRANE NELL'ALTO MISOFATO; ASPETTI IMPRESSIONANTI DEL DISORDINE IDRAULICO DELLA MONTAGNA, NEL COMPRENSORIO DELLA GRANDE BONIFICA DI SIBARI.

rallentino il corso delle acque. Ma, anche qui, lo sforzo di riassetto fisico del monte si accompagna al prospetto di accrescerne i frutti e mentre nella zona media (fino a 500 s. m.) si aprono strade, si costruiscono case, si trasformano i seminativi nudi in arborati, nella zona alta, dove naturalmente predomina una economia silvo - pastorale, si associa al necessario sviluppo delle colture forestali il miglioramento dei pascoli, l'apertura di strade, la costruzione di cascinali, così che il bosco possa avviare i suoi prodotti al piano e il pastore, trovato ricovero e sostentamento, viva col bosco in rinnovata armonia.

La spesa è forte; si calcola in circa 305 milioni, di cui 182 milioni sono opere propriamente agrarie, di miglioramento di boschi e pascoli, di viabilità, di costruzione di case e di acquedotti rurali, ecc.

Forse sembrerà esagerata a chi voglia istituire soltanto un calcolo di tornaconto economico, senza ripensare a quel che disse il Valenti di questa nostra terra grama, rinnovata col sudore delle generazioni e tale ancor oggi da ripagare appena il suo costo di riproduzione.

Ma qui si tratta non solo e non tanto di conseguire un utile, quanto di impedire che il morbo insidioso che mina la montagna al piede, si estenda e dilaghi, e la torbida minaccia dei rii, tramutati in torrenti, invada, per nuove rovine, la piana di Romagna.

L'altro compito, quello della bonifica della piana di Sibari, è ancor più vario e più vasto. Abbraccia dal monte al mare un territorio di circa 172 mila ettari, lungo il mar Jonio, in provincia di Cosenza.

Immaginiamoci un grande anfiteatro di monti che cinge la pianura di oltre 37 mila ettari, dove per duecent'anni si ressero (è storia o leggenda?) l'opulenza e la potenza di Sibari. Dal crinale dei monti altissimi, con cime superiori a 2000 metri, al limite del piano, breve è la distanza: appena 10 km.; rade e violente le piogge, con precipitazioni che raggiungono in 24 ore 180 mm.; infausta la natura geologica dei monti (specie nel settore nord) costituiti di arenarie, calcari marnosi, scisti argillosi: rocce di facile digradamento.

Si direbbe che un fato indomabile gravi sulle rovine della leggendaria città e che l'orografia, la geologia, la meteorologia si siano alleate per impedire che risorga.

PAUROSI TORRENTI SCENDONO ALLA PIANURA DI SIBARI DALLE MONTAGNE EROSE E SCONVOLTE. - IL TORRENTE SCAVELLO ALLA SUA CONFLUENZA COL TORRENTE DEL MONFRANCATO.

La fuga delle acque, nel breve e ripido percorso dal monte al piano, ha creato i torrenti precipitosi, corroso le pendici scoscese, accumulato i detriti a barriera degli scoli nel piano, e — crudele ironia degli opposti! — mentre ha disseminato il litorale di brevi acqui-

LA PIANA DI SIBARI, TRISTE E MALARICA. - LA BONIFICA LA REDIMERÀ, MA LO SCOPO SARÀ RAGGIUNTO SOLTANTO CON LA SIMULTANEA BONIFICA DELL'ANFITEATRO MONTANO CHE LA RICINGE.

LE CONSEGUENZE DEL DISORDINE MONTANO: ENORMI DEPOSITI ALLUVIONALI, E PERMANENTE MINACCIA DEI CORSI D'ACQUA ALLA PIANURA.

trini pestiferi, nega all'aridità del clima ogni benefica freschezza di sorgenti.

È cominciata così la tragedia di tanta parte di questa nostra povera gente meridionale, scacciata dal piano malarico, su per le pendici digradanti, costretta a fermarsi, a raspare la terra con qualche coltura di rapina, spostandosi sempre più oltre a mano a mano che la terra, dilavata, riduce il suo frutto.

Ed oggi, in più parti, la tragedia è giunta alla catastrofe, perchè non è più possibile spingersi oltre e la gente è là, aggrappata al monte che frana, senza possibilità di tornare indietro verso la pianura che è ancora pestifera, senza possibilità di rimanere sul monte che non ha più terra e non dà più pane.

Come siamo lontani, è vero?, dalle facili accuse d'imprevidenza dissipatrice, care alla retorica nostrana, e come siamo soprattutto lontani da quelle che furono, fino a ieri, le previsioni e i comandamenti della legge!

Rimboschire il monte senza curarsi del piano: e come si potrebbe? E che faremmo frattanto della popolazione? La ricacceremo al piano malarico, donde è fuggita nel tempo, o la costringeremo a restare — senza pane e senza greggi — sulle pendici rimboschite in attesa che il nuovo bosco fruttifichi e la fustaia diventi matura per il taglio?

L'unico rimedio razionale sta nella contemporaneità dell'intervento a favore del monte e del piano, secondo quell'indirizzo di bonifica che oggi è detto *integrale* non solo per l'intensità, ma anche per l'estensione delle provvidenze.

E alla bonifica della piana di Sibari va appunto provvedendo, da un anno, con questa direttiva, un'impresa societaria a cui partecipano proprietari della zona ed esperti bonificatori dell'Italia settentrionale.

L'azione bonificatrice si propone di sistemare la montagna con criteri che non escludono, fin dove è possibile, l'utilizzazione agraria dei terreni e di affrontare, in pari tempo, il problema del piano, difendendolo dagli acquitrini e dall'impeto delle acque torrentizie e ponendo le basi della trasformazione fondiaria con il miglioramento della viabilità, la costruzione di centri rurali e di acquedotti, l'utilizzazione delle scarse risorse di acqua irrigua.

Sulla spesa totale di 390 milioni di lire, 97 son destinati alla sistemazione montana, 133 alla sistemazione dei corsi d'acqua di pianu-

ra, 150 alla bonifica propriamente detta (canali, strade, opere irrigue, centri rurali) e 10 alla costruzione di acquedotti.

È un'opera ciclopica, che esige decenni di lavoro assiduo e spese imponenti, ma che chiude finalmente la lunga serie degli interventi saltuari e dei tentativi isolati e inconcludenti, per attuare un programma organico e, speriamolo, definitivo.

Ho detto che avrei citato due esempi *tipici* e, infatti, ognuno di essi segna uno speciale indirizzo, corrispondente ad un aspetto particolare del nostro problema montano.

La bonifica di Brisighella riflette la situazione particolare delle zone di collina, specie là dove predominano le formazioni argillose o argilloso-calcaree, che per tanta parte investono il nostro Appennino, dalle *langhe* piemontesi ai *calanchi* emiliani, dalle *balze* del Volterrano e del Senese agli *scrimoni* d'Abruzzo e alle *lame* della Basilicata e della Calabria (1). E mentre traccia le direttive della sistemazione (non più soltanto idraulico-forestale, ma idraulico-forestale ed agraria) ammonisce della necessità di preoccuparsi della collina, forse anche prima che del monte, perchè è da essa che s'inizia la trasformazione delle terre salde in lavorate, preparando a poco a poco la rovina delle soprastanti pendici.

Eppure, se dovessi guardare ad una certa permanente mentalità forestale dei nostri tecnici, direi che s'ignora che la zona collinare rappresenta quasi la metà dell'intero territorio del Regno (2) e che essa presenta problemi idraulici, agrari, demografici, nella loro complessità anche più imponenti di quelli dell'alta montagna.

Direi, soprattutto, che se non curiamo il male al piede e ci riserviamo di accorrere, quando lo sfacelo, risalendo le pendici, ha invaso il cuore della montagna, noi somiglieremo, ahimè troppo!, ai clinici illustri, chiamati soltanto al capezzale dei moribondi.

L'altra bonifica, quella di Sibari, è in sostanza il tipo di quello che deve essere la bonifica meridionale, non più ridotta al prosciugamento di radi acquitrini litoranei, ma rivolta al totale riassetto dei bacini fluviali, dal crinale montano al mare. E poichè la regolazione delle acque, come disciplina di scoli e come raccolta ed utilizzazione, è presupposto di vittoria sulla malaria e la siccità: due ostacoli fondamentali del progresso civile del Mezzogiorno, oso dire che oggi soltanto, attraverso le leggi di bonifica, lo Stato italiano, toglie alle nubilose astrazioni dei programmi e porta sul terreno della concreta realtà, la « questione meridionale ».

ELISEO JANDOLO.

(1) V. un'interessante notizia di queste formazioni argillose, in A. PAVARI - *Le sistemazioni montane e i rimboschimenti*, in « Italia Forestale », p. 164 e segg.

(2) Secondo le indagini di G. Valenti la superficie del Regno si divide in ettari 9.259.119 di montagna, ettari 11.502.063 di collina e ett. 5.610.419 di pianura.

(fot. D. Cappellani, Palermo)

IL GOLFO DI PALERMO VISTO AL TRAMONTO DALL'ASPRA.

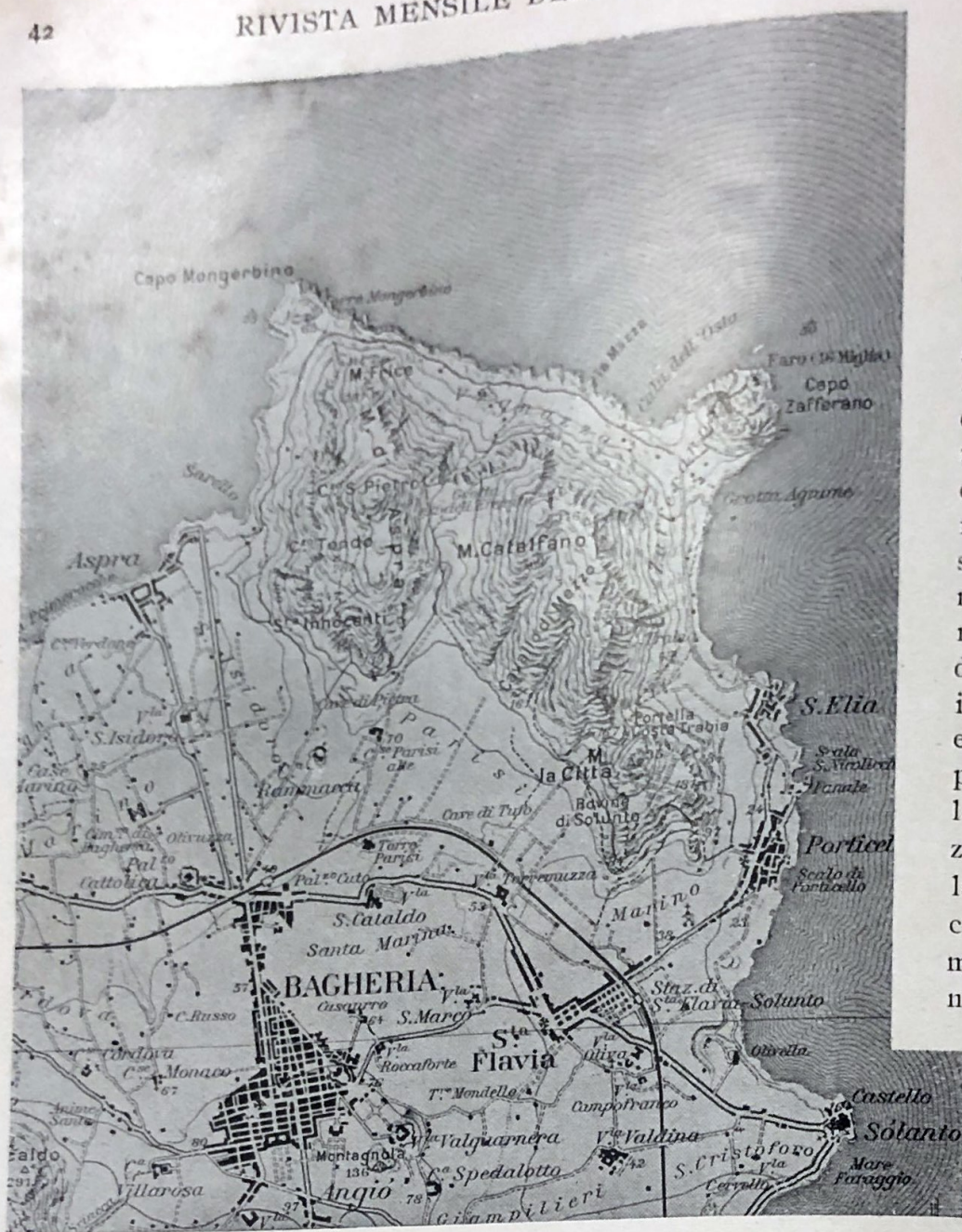
ATTORNO A MONTE CATALFANO

Quel monte isolato e roccioso, sfacciatamente nudo e sterile, che si stacca dall'estremità orientale del golfo di Palermo e si protende in posa di sfinge sul mare, facendo riscontro al Monte Pellegrino, ugualmente isolato e roccioso, sembra non avere altro ufficio che quello di aggiungere una nota inconfondibile nell'armonia del paesaggio circostante.

Esso è formato da una massa calcare, di cui le quote più elevate sono: il Monte Catalfano (376 metri) ed il Monte d'Aspra (345 metri). Adottando la denominazione della massima quota, intendiamo designare l'intero massiccio che, formando penisola, separa i golfi di Palermo e di Termini Imerese, lasciandosi dietro un largo istmo pianeggiante. Il litorale, che circonda il monte, ha lo sviluppo di circa dieci chilometri ed è formato da rocce calcari e tufacee che il mare tormenta e trasforma con i suoi incessanti assalti.

Per fare il giro del litorale, ch'è la parte turisticamente più interessante, ci sono due direzioni da scegliere: o partirsi da Bagheria, percorrere la via che conduce al villaggio d'Aspra e costeggiare il litorale da settentrione a mezzogiorno per giungere a S. Flavia; oppure partirsi da questa per battere la stessa via in senso inverso e far meta a Bagheria. In ambedue i casi non è da trascurarsi la breve e gradita ascensione alle rovine di Solunto.

Scegliendo la seconda direzione, che ha il vantaggio di offrire migliori effetti di sole, ci lasciamo alle spalle la stazione del lindo paesello di S. Flavia, e, fatti pochi passi della via che conduce a Porticello, ci troviamo dinanzi al cancello della stradella per Solunto, fiancheggiata da agavi, carrubi, fichi d'India, robinie, geranî.

A misura che si sale si svolge alla nostra inesausta contemplazione un grandioso scenario nel quale la natura prodiga le sue raffinate seduzioni. Da un lato, boschi di agrumi e di ulivi cosparsi di paesi, ville, castelli e fattorie, cui fanno da sfondo i monti Cane e S. Calogero, che a lor volta si staccano robusti sulla imponente catena delle Madonìe digradante in toni sempre più tenui sino al lontano monte di Cefalù. Dall'altro lato la sconfinata distesa del mare sul

LA REGIONE DI MONTE CATALFANO IN SICILIA.
(Dalla *Carta dei Centri turistici* del T. C. I. alla scala di 1:50.000; foglio « Palermo, la Conca d'Oro e dintorni »).

cui orizzonte evanescente si delineano le isole Eolie, ed al primo piano s'incurva la schiena del Capo Zafferano, che, come cammello accovacciato, si protende nelle acque di smeraldo.

Dalle rovine e dal paesaggio spira tale aura di classicismo da sembrarci realizzato quell' ideale formatosi traverso suggestive letture ed immagini di tempi remoti.

La storia di Solunto, come di solito per tutte le città più antiche, s'inizia con la leggenda. Secondo Ecateso, essa prese il nome da un celebre bandito, abitante nella contrada, che ebbe l'onore di essere ucciso dall'onnipotente ed onnipresente Ercole circa un secolo prima della presa di Troja. Ma gli storici e gli archeologi, col loro razionalismo scientifico che s'irride della leggenda, si accordano nel dire che l'origine di Solunto si deve ai Fenici che la chiamarono Chefara.

Quando, poi, la storia comincia a far un po' più di luce nel mistero, sappiamo che gli abitanti di essa furono fedeli alleati dei Cartaginesi contro i Romani, ma che non furono fortunati, giacchè questi, sconfitti i propri acerrimi rivali, occuparono la città, v' introdussero le loro leggi, i loro usi e costumi e ne mantennero il possesso sino al crollo della loro dominazione che determinò la fine di Solunto; ciò che dimostra come ad essa mancavano, come mancherebbero oggi, elementi sufficienti di vitalità. Invero, la posizione di Solunto, scomodamente inerpicata sul ciglio di un'arida collina, priva d'acqua sorgente, lontana dai traffici, non consente nessuna proficua attività umana, sicchè non le rimarrebbe altra buona ragione di esistere che quella di contemplare uno dei più suggestivi panorami, e qualificarsi città belvedere, romitaggio di ricchi innamorati della natura. Se non che, le sue rovine non ci hanno rivelato che pochi e modesti esemplari di case nobilmente decorate in mezzo a piccole e povere abitazioni a pianterreno, nè c'è da fare assegnamento su ulteriori scoperte tanto è breve e nudo lo spazio circostante. In mancanza, quindi, di più sicuri elementi, si rimane incerti sulla funzione di essa nella vita di quel lontano passato, e si finisce col trovare la spiegazione della sua effimera esistenza nella mancanza di un preciso carattere.

(fot. Brogi, Firenze)

SOLUNTO - PANORAMA DELLE ROVINE.

(fot. D. Cappellani, Palermo)

LA SPIAGGIA PRESSO L'ASPRA, DA ORIENTE AD OCCIDENTE.

(fot. D. Cappellani, Palermo)

PONTE NATURALE VISTO DALLA COSTA.

Fra gli avanzi, tutti di epoca romana, si osservano alcune colonne con trabeazione, delle pitture murarie di tipo pompeiano, dei pavimenti a mosaico, due bellissimi capitelli, strade in pendenza che s'intersecano ad angolo retto, mentre altri elementi, quali una colossale statua di Giove ed oggetti varî trovansi nel Museo Nazionale di Palermo. Tali avanzi, per quanto non vistosi, provano che la possente orma romana s'impresse anche su quella collina poco ospitale, come a dimostrare che ogni luogo, quale che fosse la sua importanza, richiedesse tangibile testimonianza del glorioso passaggio.

Volentieri si starebbe fra i ruderi della città morta a contemplare insaziati la scenografica solennità della natura se non ci chiamassero altri spettacoli. Ecco laggiù, sulla prossima spiaggia, Porticello con la sua modesta e pur operosa vita marinara. Una breve discesa e siamo fra buona gente che sciama intorno a povere case, occupata a rammendar reti, ad armare o a calafatare barche, ad apparecchiare arnesi per strappare al liquido elemento la propria sussistenza, in contrasto diuturno con gli elementi.

Più a nord, S. Elia, altra borgatella peschereccia, divide con Porticello i prodotti dell'inesausto mare. Lo sviluppo edilizio tende ad avvicinare sempre più le due borgate e forse riuscirà a congiungerle in un unico borgo al riparo del monolitico Capo Zafferano che riflette le sue tinte dal violetto all'aranciato sulle tremule onde smeraldine. Fichi d'India, pochi alberi d'ulivo e qualche casetta colonica sulla angusta fascia litoranea mitigano un po' la selvatica imponenza del monte.

Un sentiero, staccandosi dalla stradella da noi battuta, conduce all'estrema punta del Capo Zafferano dove si erge un faro che guarda dall'alto di uno scoglio. Nel seguitare il cammino non dimentichiamo di guardare di quando in quando a ritroso, chè, difatti, la costa frastagliata e verdeggiante, con lo sfondo dei monti e il cupo azzurro del mare, offre vivace varietà di paesaggio.

Appena lasciato il sentiero del faro, la stradella declina sulla Cala dell'Osta per proseguire, indi, dirittamente. Ma qui il paesaggio, come un repentino svolgimento di scena, cambia di aspetto, presentandoci: a destra l'altro lato del Capo Zafferano a precipizio sul mare; a sinistra, la spiaggia della Vignazza, in fondo alla quale si erge la torre di Capo Mongerbino che si proietta sulla macchia violacea dei monti Gallo e Pellegrino; di fronte la immensa ed ininterrotta distesa del mare. Siamo su di una stradella che procede a mezza costa fra culture arboree che dalle pendici dei monti Catalfano ed Aspra digradano verso il mare, e che ad un certo limite si arrestano per lasciare il posto alle poche piante spontanee, che, aggrappate alle rocce,

(fot. D. Cappellani, Palermo)

CAVERNA DI ROCCE CALCARI E TUFACEE.

(fot. D. Cappellani, Palermo)

UNA SUGGESTIVA VEDUTA DELL'ASPRA.

resistono alla sferza dei venti e dei flutti.

Lungo le coste rocciose mai si placa l'aggressiva e fragorosa caparbietà del mare col suo martellare continuo, e, di concerto con altri elementi della natura, esso distrugge, edifica in eterna ed alterna vicenda opere

(fot. cav. Interguglielmi, Palermo)

CAPO ZAFFERANO - SOLUNTO.

che sorprendono la sensibilità umana, contrariamente a quanto avviene sulle spiagge in dolce pendìo dove l'aggressività si estingue mormorando la propria impotenza.

Dal Capo Zafferano al Capo Mongerbino è un succedersi di bellezze naturali quasi affatto ignorate per trovarsi in luogo disabitato ed appartato dal traffico, e quindi solitario ma non silenzioso. Dominato dallo Zafferano, come un nume onnipresente, il paesaggio presenta bizzarre architetture naturali.

La prima ad incontrarsi, dopo di avere traversato un caotico affastellamento di rocce, è una grotta lambita dal mare. Formata da rocce calcari e tufacee, cementate insieme da un conglomerato conchiglifero, di colorito grigio con sfumature ceracee, essa ha perduto parte della copertura, ma ha conservato multiformi pilastri a sostegno di bizzarre arcate che si aprono numerose in tutti i sensi, formando altrettanti quadri di rara bellezza, sia per varietà di colori e disegni che per l'insuperabile contrasto fra luci ed ombre.

(*fot. D. Cappellani, Palermo*)
VIALE DI CIPRESSI DELLA VILLA S. ISIDORO.

Antri e scogli più o meno sforacchiati e smozzicati si succedono senza interruzione; ma ecco ad un tratto fermare la nostra attenzione una penisoletta montuosa in forma ellittica, unita per uno stretto istmo alla costa, e disegnare con questa, dal lato settentrionale, una profonda insenatura, come un piccolo fiordo.

Percorso altro breve tratto di strada, ci troviamo sulle propaggini del Monte d'Aspra che, allungandosi sul mare, formano il Capo Mongerbino sulla cui sommità si erge la torre, un tempo posto di guardia contro le incursioni barbaresche. Ed ecco che per un altro improvviso cambiamento di scena, si scopre il golfo di Palermo, circoscritto dentro una robusta chiostra di monti con la città biancheggiante, simile ad un lungo e stretto nastro che separi la terra dal mare.

La costa di Capo Mongerbino, seghettata profondamente, ci regala altre sorprese. Guardando dall'alto verso il mare, ci si presenta una profonda insenatura le cui pareti, spesso strapiombanti, sono collegate da un sottile ponte naturale che sembra reggersi per un miracolo di equilibrio su di un baratro in fondo al quale il mare, insinuatosi irruento nel corso dei secoli, ha scavato antri profondi cui fanno da vôlta ora sottili ora robuste arcate.

Vista dal mare, questa singolarità naturale, detta Grotta del Tavaro, acquista aspetti grandiosamente tragici e pittoreschi pel violento contrasto delle ombre con la luce irrompente, che, traverso buche e meandri, si insinua, ravvivando qua e là gli svariati e vistosi colori, tuttavia impotente a svelare il mistero delle sue più intime viscere.

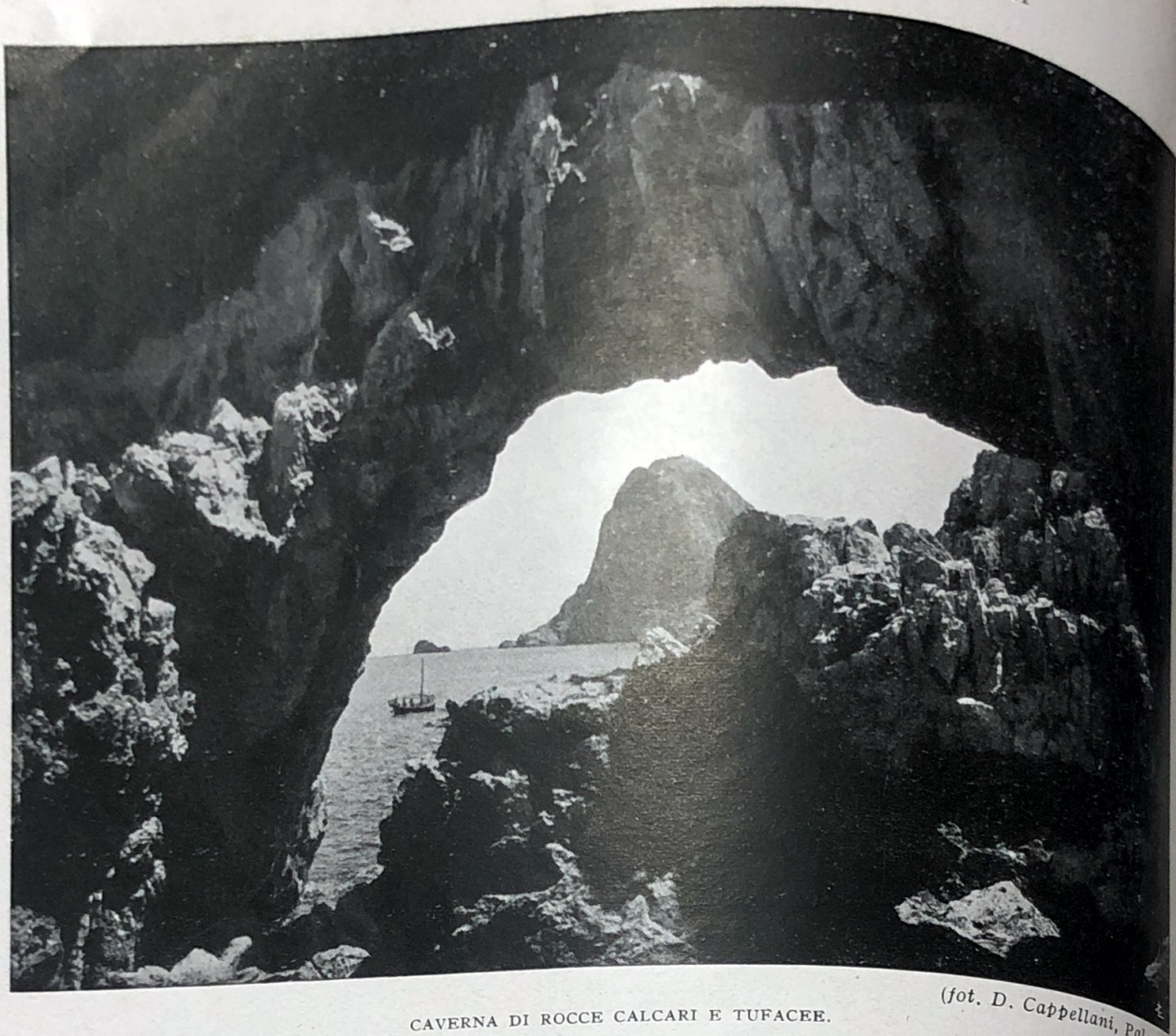
Lasciata alle nostre spalle la torre, la stradella piega a ponente fra uliveti e ficaie, quindi si discopre, distesa sulla costa, la borgatella d'Aspra che vive della pesca e dell'estrazione della pietra. Da qualche tempo essa è frequentata, nell'estate, da una numerosa colonia balneare che non ha soverchie esigenze mondane.

Una strada diritta, aerata ed assolata, lunga quattro chilometri, da Aspra conduce sino alla Villa Butera al sommo della cittadetta di Bagheria. Il tratto nuovo di essa, compreso fra Aspra e la stazione di Bagheria, è fiancheggiato, oltre che da giardini, da cave di pietra tufacea d'impressionante estensione e profondità, dalle quali si è estratto e

(fot. D. Cappellani, Palermo)

CAPO MONGERBINO VISTO DALL'ASPRA.

(fot. D. Cappellani, Palermo)

PENISOLETTA VISTA DALL'ALTO.

CAVERNA DI ROCCE CALCARI E TUFACEE. (fot. D. Cappellani, Palermo)

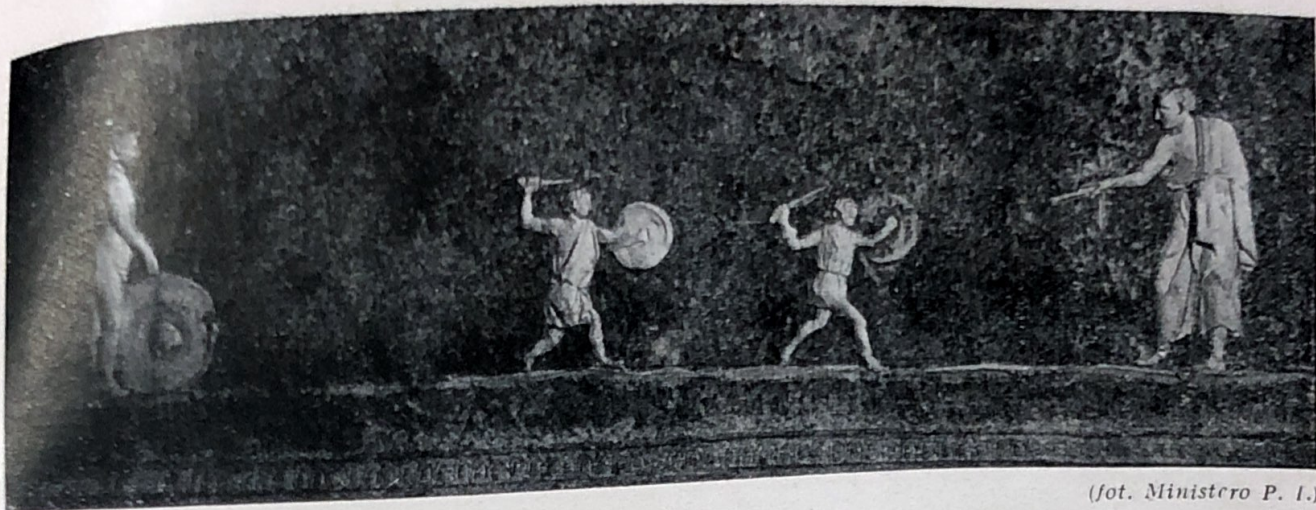
si estrae tutto il materiale per l'edilizia di Palermo e dei paesi circonvicini.

A misura che ci avviciniamo a Bagheria il paesaggio si fa sempre più ricco e ridente; dalla selvaggia rupestre imponenza si passa alla serena grazia del verde, cosparso qua e là di abitazioni e con i segni frequenti e cospicui della industre vita. Ne abbiamo un primo esempio incontrandoci in una delle tante sontuose ville settecentesche che ingemmano le campagne di Bagheria: la Villa S. Isidoro, della quale un doppio filare di cipressi, lungo circa un chilometro, è il più bell'ornamento, e più oltre la Villa Rammacca, nitidamente proiettata sul Monte di Aspra che le fa da schermo.

ROBERTO LOJACONO.

Bisogna studiare la geografia

Alcuni giorni or sono il Direttore dell'Osservatorio Vesuviano di Napoli ha ricevuto, dopo molti mesi da che era partita dal luogo d'origine, una pubblicazione direttagli da una Società Scientifica del Perù. L'indirizzo era precisamente questo: **Naples** (Hongrie) e perchè non sussistessero dubbi vi era anche aggiunto (Hungria).

Questo non sarebbe certamente accaduto, se la Società speditrice fosse stata in possesso dell'**Atlante Internazionale del Touring,** nel cui Indice, che comprende più di 200.000 nomi, le sarebbe stato facile di ritrovare a quale Stato d'Europa appartenga la città di Napoli.

(fot. Ministero P. I.)

BASILICA PITAGORICA DI ROMA. STUCCHI DELLA VÔLTA: SCENA DI PALESTRA.

LA BASILICA PITAGORICA DI "PORTA MAGGIORE„ A ROMA

Nell'aprile del 1917, poco distante dalla « Porta Maggiore », mentre ferveva il lavoro per la sistemazione della linea ferroviaria Roma-Napoli, il terreno cedeva improvvisamente sotto il peso delle rotaie.

Intrapreso un sondaggio, si scoprì un pozzo circolare di 90 cm. di diametro che immetteva in una galleria sotterranea: la galleria conduceva ad una stanza a vôlta nella quale s'inquadrava un lucernario ostruito.

Forse un atrio?

Gli avventurati esploratori di questo misterioso recesso sotterraneo non si erano ingannati: la stanza era un atrio che dava accesso ad un'ampia sala divisa in tre navate da una duplice serie di pilastri laterali.

Le vòlta della navata mediana e delle navatelle minori apparivano interamente ricoperte di finissimi stucchi, e così le pareti laterali, ed i pilastri, e la piccola abside che conchiudeva la cripta.

La scoperta, nonostante che l'attenzione e le ansie di tutti fossero rivolte al grande dramma della guerra, produsse profonda impressione: l'inopinata apparizione di una cripta sepolta per secoli e secoli sotto il suolo a ben tredici metri di profondità, la finezza degli stucchi che la ricoprivano interamente, la sua incerta destinazione, l'aura di mistero impenetrabile che l'avvolgeva rendevano oltremodo suggestivo ed interessante il ritrovamento.

Le particolarità della sua struttura architettonica fecero immediatamente supporre che si trattasse di una basilica cristiana, ma l'esame anche sommario della decorazione non poteva consentire una simile attribuzione. Dalle vôlte, dalle pareti balzavano le forme venuste degli antichi Dei unitamente a scene e motivi ornamentali di carattere pagano, sebbene non chiaramente interpretabili.

Studiosi italiani e stranieri tentarono con ardore d'indagine e rigore di esame la soluzione dell'enigma. A quale culto misterioso poteva essere dedicata la cripta? A quale epoca risaliva?

L'ubicazione (il quartiere detto oggi di Porta Maggiore fiorì particolarmente nei primi decennii dell'Era Cristiana), il procedimento tecnico della costruzione, le caratteristiche di stile della decorazione murale inducono ad attribuire la cripta all'inizio del I secolo, e più precisamente all'epoca dell'imperatore Claudio (41-54 dopo Cr.). La tesi era sostenuta con dottrina e validità di argomenti dai professori Gatti e Fornari.

Riguardo alla destinazione del monumento, gli eruditi, divisi in tre gruppi, parteggiavano per tre diverse ipotesi. Chi lo riteneva una *sala per feste*, chi lo definiva una

(fot. Ministero P. I.)

BASILICA PITAGORICA DI ROMA - STUCCHI PARIETALI: UN PAESAGGIO MISTICO.

razioni, hanno desunto che il monumento fosse il cenacolo di una setta e più precisamente riconobbero in esso una basilica *pitagorica.*

La ricchezza degli argomenti addotti a favore di questa tesi non lascia ormai dubbio sulla destinazione della misteriosa cripta.

Prima di ammirarne la magnifica decorazione e di interpretare il significato simbolico delle figurazioni, affermiamoci brevemente sul carattere di questa scuola filosofico-religiosa che nella Roma imperiale, ai tempi di Claudio, possedeva un santuario la cui decorazione, per magistero d'arte, poteva emulare le aule dei Cesari.

***

Esiliato a Samos dal tiranno Policrate, il divino Pitagora giungeva a Crotone, sulla costa italica, l'anno 529 av. Cristo.

Il suo insegnamento filosofico, grazie al fascino personale del Maestro, alla mirabile sua vita, al carattere altamente spirituale del suo ammaestramento, assurge in breve ad un misticismo religioso, diviene religione. Pitagora discende da Zeus, è figlio di Apollo, viene identificato con la divinità.

Dopo la morte del Maestro, la setta è fieramente perseguitata; ma nel 450 av. Cristo trionfa di ogni repressione e fiorisce liberamente e si diffonde nel Mezzogiorno d'Italia. Da allora la storia della religione pitagorica è intimamente legata a quella della nostra penisola, che diviene culla propizia di una delle più celebri scuole filosofiche dell'antichità e della più spirituale religione di quei tempi.

tomba, chi, in fine — ed erano i più — riconosceva nella cripta un *luogo di riunione settaria.*

L'Huelsen e il Rostovtzeff, attribuendo ai motivi decorativi un carattere puramente ornamentale intonato ad una concezione ottimistica della vita, ritenevano che il luogo fosse adibito a riunioni di piacere e di diletto di persone raffinate e letterariamente colte.

Il Bendinelli, riconoscendo negli stucchi i tipi consueti delle figurazioni sepolcrali, sosteneva che si trattasse di un ipogeo funerario, ed aveva anzi azzardato l'ipotesi suggestiva che la cripta fosse la tomba di Antinoo, il celebre favorito di Adriano, che — come è noto — era stato sepolto in quei paraggi.

Altri, fra i quali primeggia Jérôme Carcopino, da un più minuzioso esame delle deco-

(fot. Ministero P. I.)

BASILICA PITAGORICA DI ROMA - TAVOLA VOTIVA CON OFFERTE.

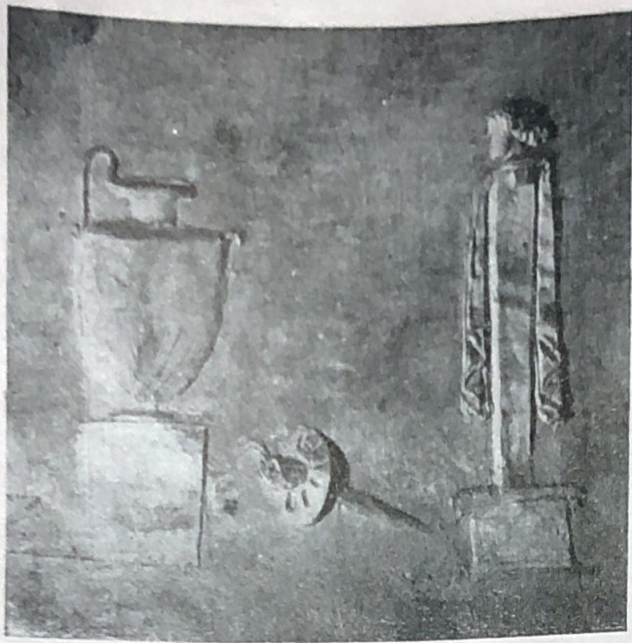
Il Pitagorismo fuse in un grandioso sistema, che fa del numero la radice dell'Universo, le precedenti conquiste della filosofia e della scienza, creando una metafisica che gli eventi sublimarono in una religione. Pitagora, affermando che il numero genera la realtà, inaugura l'idealismo che da Platone a Kant — dice il Carcopino — «sacrificherà la materia sensibile a l'essenza trascendente». Instaura Dio nella profondità della coscienza umana e in quella delle sfere celesti, induce gli uomini a spogliarsi della loro anima corruttibile per identificarsi con l'anima eterna discesa in loro dal cielo etereo.

Il Pitagorismo non si oppone alla religione antropomorfa, ma avviluppa la sua rivoluzione di apparenze conservatrici e, sebbene monoteista, rispetta gli Dei dell'Olimpo e venera in essi l'espressione della essenza divina. Dà agli uomini la promessa di un rinnovamento spirituale, di una evasione dalla realtà contingente, e senza violenza ne avvia gli animi alla contemplazione di una più eccelsa visione della divinità.

La società romana, che fino dal primo secolo dell'impero cercava nel misticismo, più avidamente che non lo si sospetti, un illusorio rimedio alla irrequietezza dell'animo sazio di edonismo, trovò nella dottrina di Pitagora una parola di elevazione e di conforto. Ma era troppo spirituale, troppo astratto il Pitagorismo perchè il suo culto, anche celatamente, si diffondesse. Fu la religione di una classe di persone colte e raffinate. Un amico di Cicerone, P. Nigidius Figulus, l'uomo più intellettuale e più spirituale del suo secolo, fu il primo e il più fervido apostolo — se così può dirsi — della dottrina pitagorica a Roma.

***

Una ripida scala di mattoni, costruita di recente, ci dà agio di discendere dal livello attuale della via Prenestina al corridoio che un tempo permetteva l'accesso alla cripta.

Siamo nell'atrio; un plinto rosso con vestigia di decorazione pittorica (uccelli, ani-

BASILICA PITAGORICA DI ROMA - STUCCHI DELLA ZONA SUPERIORE: EMBLEMI RITUALI, ERMA E VASO AGONISTICO.

tre, ecc.), fascia la base delle pareti che nella parte superiore sono ricoperte da pannelli in istucco (scene architettoniche, giardini), tra loro indipendenti e divisi da un motivo ornamentale (candelabro).

La vòlta presenta nel mezzo un lucernario, ora otturato, che anticamente comunicava con l'esterno e serviva per dare aria e luce al sotterraneo. Torno torno al lucernario una elegante decorazione in bassorilievo a tondi e ad ovali, in parte colorati, seguendo la vôlta, discende fino alle pareti. Vi sono raffigurati Amorini, ippocampi, pappagalli, Vittorie, medaglioni con Baccanti sul dorso di pantere dionisiache.

Nel mezzo del pavimento, di mosaico, un riquadro indica tuttora il luogo dell'impluvio.

Un arco dalla sagoma non perfettamente regolare immette nella basilica.

Ecco, le tre piccole navate appaiono sommerse in una strana penombra: la vôlta, tenuemente illuminata, riverbera un freddo chiarore per l'atmosfera gelida e umida. Un senso di oppressione ci pervade; la presenza del mistero è viva e reale; un sacro orrore sembra abitare il sotterraneo recesso che la divinità pare abbia abbandonato di recente lasciando, a testimonianza di sè, l'enigmatica orma delle decorazioni plastiche.

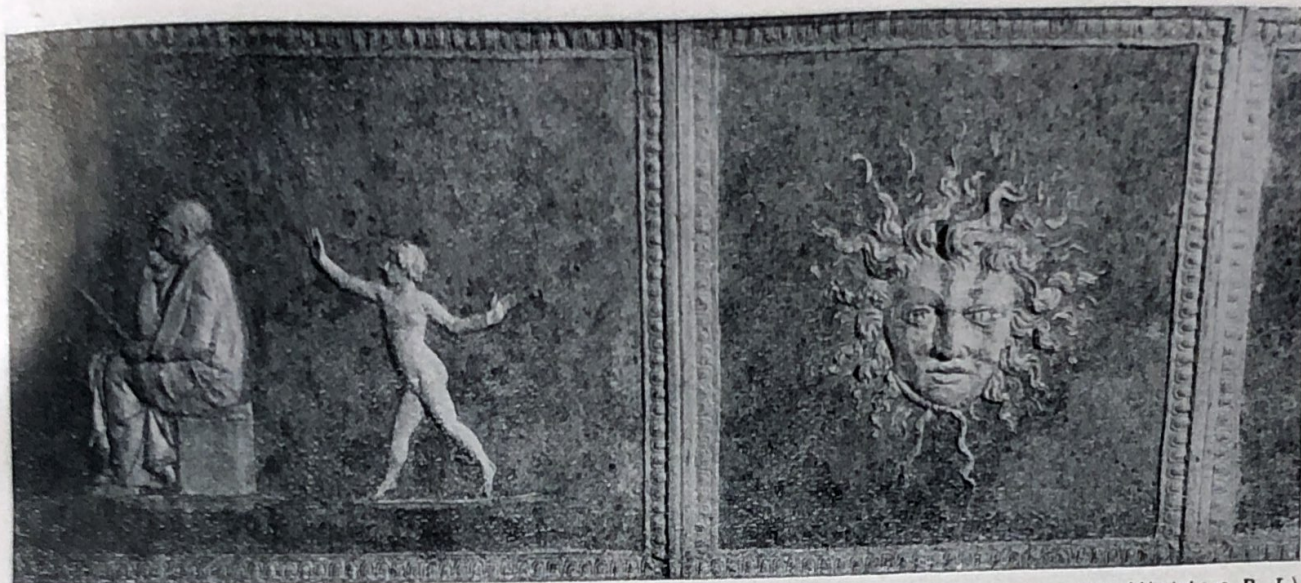
Un pavimento di mosaico col fondo bianco sopra il suolo; un plinto rossastro corre lungo i muri e tappezza totalmente la piccola abside. Sul plinto poggia una serie di pannelli bianchi, di leggero altorilievo, con scene improntate ai riti pitagorici, inscritte in sobrii motivi ornamentali: ritratti di personaggi, figure isolate che decorano i pilastri e corrono in teoria sin presso le vôlte, dalle quali — in riquadri, in medaglioni, entro sagome rettangolari — balzano le più eleganti figurazioni in istucco che l'antichità ci abbia tramandate.

La conchiglia che sormonta l'abside, poi, è trattata con l'ampiezza di un affresco: un grande ed unico bassorilievo ne ricopre la cavità.

Vinta la prima impressione, un attento esame dei singoli bassorilievi, ci rivela anzitutto una diversa maniera di esecuzione. Alcuni sono modellati con sicurezza straordinaria, cesellati con eleganza, plasmati con una scienza consumata dell'anatomia (specie i medaglioni della vôlta mediana), mentre altri sono disegnati vagamente, accennati con tocchi rapidi, quasi alla maniera *impressionista.* Il complesso della decorazione manifesta un ecclettismo di scuole che ricorda l'età aurea di Augusto e prelude alla decadenza.

Il Carcopino osserva in proposito che mentre le decorazioni grottesche sul fianco della vôlta mediana (pigmei che attendono a occupazioni domestiche, maghi che apprestano sortilegi inverosimili) per la vivacità della invenzione e della composizione, per il fantastico realismo rivelano una derivazione ellenistica, le scene mitiche (ad esempio l'Eracle nel giardino delle Esperidi) per la loro nobile compostezza e la semplice armonia di composizione provengono dalle métope che i Greci scolpivano sui frontoni dei loro templi nel V secolo prima di Cristo.

Nell'apparente incoerenza delle figurazioni tre temi distinti, a guisa di *motivi conduttori,* disciplinano e armonizzano la complessa sinfonia delle composizioni decorative: il tema della *morte,* quello della *salvezza* (promessa agli iniziati per l'eternità), quello della *iniziazione* (che libera dal pensiero della morte e procura la salvezza). La decorazione della cella è completata inoltre dalla rappresentazione della suppellettile per il culto, da ritratti di personaggi e da una copiosa ricchezza di motivi ornamentali (piante, teste di Medusa, Vittorie con le ali dispiegate e chiuse, grifoni).

I pannelli che decorano le pareti perime-

(fot. Ministero P. I.)

BASILICA PITAGORICA DI ROMA - STUCCHI DELLA VÔLTA: SCENA DI SCUOLA E TESTA DI MEDUSA.

trali della basilica sono assai danneggiati dall'umidità. I bassorilievi, appena accennati, rappresentano con leggere varianti paesaggi mistici oltremodo stilizzati: un pilastro, ombreggiato da un albero nodoso, si erge da una specie di balaustra circolare o a ferro di cavallo presso una statua; contro la balaustra — che una devota orna con un festone — è appoggiata una piccola erma di Priapo, simbolo della vita.

Questi paesaggi raffigurano nella loro serena austerità i campi del riposo, nei quali aleggia l'invisibile presenza della divinità.

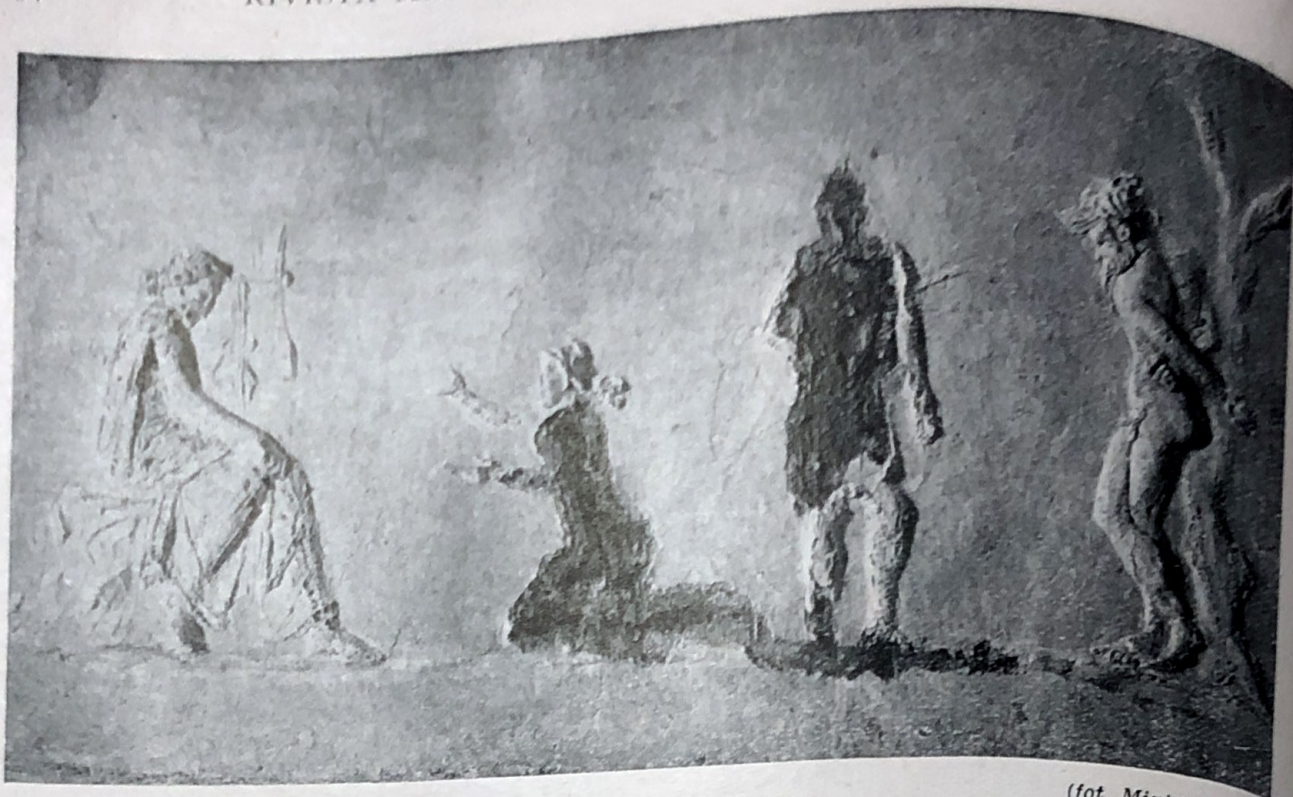
Al di sopra, in un ampio fregio di stucco bianco, si avvicendano lungo le pareti le riproduzioni degli oggetti rituali che si riferiscono alla *lustrazione sacra* ed al culto (oggetti che verosimilmente dovevano costituire il mobilio effettivo della basilica): tavole votive sulle quali i devoti deponevano le fiale per le libazioni e le carni sacrificali, tamburelli che si percuotevano per allontanare i démoni, tirsi, vasi agonistici, patere, corone, ciste mistiche, doppi flauti, bende sacre, palme per l'aspersione dell'acqua salutare.

Le facce interne dei pilastri che sostengono le vôlte sono rivestite di stucchi puramente decorativi (cariatidi, candelabri, vittorie alate), mentre le facce esteriori presentano, ad altezza d'uomo, un quadro rettangolare in cui è inscritto un ritratto di donna o di uomo (assai deteriorati) che si congettura rappresentino i devoti della basilica (si ritiene fosse un cenacolo chiuso di solo 28 persone): sono ritratti oltremodo caratteristici, che indubbiamente raffigurano persone allora viventi.

La volta della navata centrale è sezionata da cordoni ornamentali paralleli fra loro, nel senso della lunghezza e della larghezza.

Nella parte mediana della vôlta campeggiano dei medaglioni plasmati con mirabile eleganza e con straordinaria sicurezza di tocco che celebrano simbolicamente l'apoteosi dell'anima che ha attinto la liberazione suprema. Ecco il bellissimo Ganimede, che, rapito da un genio, versa con gesto armonioso l'urna della sua vita mortale (simbolo del viaggio delle anime a traverso l'Etere); ecco il ratto di una Leucippide ad opera di un Dioscure (simbolo della ascensione dello spirito nell'Universo interastrale, ove dimorano le anime risuscitate).

Lateralmente — due a destra e due a sinistra — quattro grandi bassorilievi esaltano l'origine mitica della *iniziazione*. Il primo a destra raffigura Giasone nell'atto di rapire il vello d'oro, custodito dal serpente, grazie all'amorosa complicità di Medea (simboleggia l'iniziato ancora pavido). Il secondo, Ercole con le spoglie del leone nemeo che tende l'arco verso un mostro marino insidiante Esione (l'iniziato sicuro delle sue azioni). A sinistra, Elena e Paride in sereno colloquio (Elena ha un potere magico: assopisce le collere, lenisce i dolori, conferisce serenità all'iniziato); poi Elena nell'atto di ascoltare i consigli del saggio Ulisse (l'ossequio alla saggezza divina).

Sempre lateralmente nella vôlta mediana, tra i grandi medaglioni e le scene celebran-

(fot. Ministero P. I.)

BASILICA PITAGORICA DI ROMA - APOLLO E MARSIA.

ti l'iniziazione, corrono lunghe predelle nelle quali sono raffigurate strane *scene di genere:* Pigmei in atteggiamenti grotteschi intenti ad umili occupazioni, personaggi burleschi che attendono vanamente ad opere di magia. Scene parodistiche che l'arte decorativa Alessandrina aveva messo di moda, che qui però assumono carattere simbolico, in quanto vogliono ricordare ai devoti le *mancate ascensioni umane:* queste figure non sono infatti che caricature di uomini dediti a occupazioni futili o materiali e che della magia non afferrano se non il lato puramente formalistico.

Altre predelle, alternate con teste di Medusa (simbolo dell'eternità siderale) e del Dio Ammon (simbolo dell'avvento della felicità), rappresentano invece la graduale ascesa verso il possesso dell'umanità: ecco i *paidotribi* che insegnano la ginnastica ai fanciulli, i *paidagoghi* che istruiscono i giovanetti; ecco l'istituzione del matrimonio che conclude l'*iniziazione laica,* necessaria per chi aspira alla *iniziazione religiosa.*

Completano la decorazione della vôlta altri bassorilievi inscritti in riquadri minori: Nereidi che cavalcano ippocampi (simbolo di coraggio nell'affrontare il viaggio dell'oltretomba), Grifoni a fronte di Arimaspi — mostri monocoli — (simbolo del paradiso favoloso), immagini del dio funerario Attis (il divino pastorello che sacrificò la sua virilità agli Dei, simbolo della attesa resurrezione finale), del Toro e dei Gemelli (simbolo dell'avviamento dei *mysti* alla porta dell'Eternità), delle Muse, la cui voce incantatrice orienta gli iniziati verso le vie della virtù. Tutte rappresentazioni che tendono a ricordare ai devoti il *paradiso celeste* che meriteranno in premio di una vita illuminata costantemente dalla interiore presenza della divinità.

Le allusioni all'*inferno terrestre* — i cui abissi sono unicamente nell'anima — e ai castighi che attendono i reprobi sono pochissime: ne ricordiamo due, anche perchè espresse plasticamente con singolarissima efficacia.

Ecco — nella navata di sinistra — la scena mitologica del giudizio di Marsia. Apollo ha vinto il presuntuoso rivale e si prepara a giudicarlo; Marsia, torvo e rabbuffato, è legato ad un tronco d'albero; l'aguzzino Scita attende la sentenza per scorticarlo; una Musa inginocchiata intercede invano presso Apollo, cogitabondo.

La rappresentazione, ch'è delle più espressive e che per eleganza e sobrietà di composizione rivela una immediata provenienza da un modello ellenico, simboleggia il conflitto morale tra la vera e la falsa saggezza e la condanna dei presuntuosi.

Peggiore castigo è inflitto ai violatori dei sacri misteri.

La scena che raffigura simbolicamente la

morte dell'empio è di una tragicità selvaggia. Il mito di Penteo, re di Tebe, non poteva trovare nel suo epilogo sanguinoso interpretazione più semplice e nel contempo più intensamente drammatica. Penteo, per aver negato e ostacolato il culto di Dionisos, è smembrato dalle Baccanti e la madre di lui, Agavé, bestemmiatrice del dio, punita dalla collera divina con un insano delirio, afferra il capo mozzo del figlio, credendolo la testa di un leoncello, e danza con esso una danza folle.

Ecco, nel bassorilievo, Agavé posseduta dall'ebbrezza dionisiaca, ostenta il capo mozzo di Penteo — orribilmente sfigurato — e agita con l'altra mano un coltello sacrificale, mentre una suonatrice scandisce su di un tamburello il ritmo della danza ed una Menade vertiginosa sembra allontanare col gesto la spaventevole visione: sono tre sole figure, che animano il bassorilievo di una straordinaria potenza tragica ed esprimono con incomparabile vivacità, quasi musicalmente, la frenesia dionisiaca.

La suprema fede dei Pitagorici nella salute eterna — massima loro aspirazione — è espressa nel grande bassorilievo che orna la conca dell'abside: esso domina la basilica e — per così dire — riassume la complessa simbologia raffigurata in tutta la cripta.

La scena è di una assoluta originalità, in quanto manca di analogia con qualsiasi opera della statuaria e della pittura antica; questo ci spiega anche perchè l'artista, privo di modelli, si dimostri poco sicuro e poco abile. Trattata con l'ampiezza di un affresco, la composizione, oltremodo danneggiata ma non tanto che non si riesca ad afferrarne tutti i particolari, rappresenta il sacrifizio di Saffo.

La poetessa su di uno scoglio, reggendo con una mano la lira e con l'altra tenendo il velo che il vento gonfia, fa l'atto di discendere in mare mentre un Amorino alato la sospinge dolcemente e sotto di lei un Tritone emerge dai flutti procellosi e dispiega un velo quasi per accoglierla. Di contro si erge su una roccia Apollo che sembra incoraggiare col gesto la poetessa e chiamarla a sè, mentre alla sinistra un uomo seduto su di un masso nasconde il volto fra le mani (il *profano* relegato nella solitudine del suo esilio spirituale). L'interpretazione della scena ha dato luogo a non poche congetture e a discussioni fra gli studiosi, ma infine l'enigma è stato felicemente risolto: la composizione illustra fedelmente l'episodio del salto di Saffo al mare di Leucade come è descritto da Ovidio nella sua XV Eroide.

Quale il nesso simbolico?

(fot. Ministero P. I.)

BASILICA PITAGORICA DI ROMA - LA DANZA DIONISIACA DI AGAVÉ.

Saffo evade dalla prigione delle umane contingenze e col sacrifizio della vita dedica la sua anima alla divinità; Saffo personifica lo spirito che vivrà eternamente in divina comunione con l'armonia delle sfere; simboleggia il rinnovamento spirituale compiuto religiosamente con serena fiducia nella potenza della divinità e rammenta inoltre all'iniziato il concetto della metempsicosi: morire per eternarsi in un'altra vita.

***

Perchè la setta romana dei seguaci di Pitagora aveva prescelto per il culto una località remota, scavando il santuario nel sottosuolo?

Certi culti erano sospetti allo Stato, che fingeva di ignorarne l'esistenza sino a quando le pratiche si svolgevano con la massima riservatezza e finchè gli adepti si astenevano dal proselitismo; ma l'infrazione di questi taciti divieti offriva sempre motivo alla repressione o alla persecuzione.

Talvolta lo Stato infieriva contro una setta in odio ad alte personalità politiche che occultamente la proteggevano o che addirittura vi appartenevano, destando con ciò sospetti o timori; talvolta l'ira imperiale si abbatteva sugli affiliati ad un culto perchè la confisca dei loro beni prometteva un cospicuo bottino (1).

Era quindi necessario per gli adepti riunirsi con la massima circospezione.

Ma altre ragioni, di carattere spirituale e rituale, consigliavano i Pitagorici a prescegliere località remote ed a scavare sottoterra il loro tempio: essi cercavano la quiete e la solitudine per raccogliersi con maggiore intensità nell'esercizio del loro culto e inoltre si riunivano in una località sotterranea in omaggio al loro Maestro, il quale era stato iniziato alla filosofia mistica in una grotta e a Samo teneva lezione nel sottosuolo della sua villa.

Il culto comportava una serie di cerimonie alle quali i devoti si attenevano rigorosamente.

Precedeva la *purificazione* mediante aspersioni, seguiva la *libazione propiziatoria* (presso lo zoccolo dei pilastri della navata mediana si nota il luogo ove pare fossero infisse le anfore), si offriva poi un *sacrifizio* alla divinità, immolando un porcellino di latte su l'ara collocata in faccia alla porta d'ingresso (sul pavimento esiste tuttora traccia della sua ubicazione), quindi gli adepti consumavano una *cena mistica* in comune su piccole tavole poste lateralmente, fra i pilastri, infine aveva luogo una pia *lettura* tenuta dal più anziano, il quale concludeva la cerimonia con un *sermone* sul rispetto della vita, su l'adorazione della divinità, su l'obbedienza alla legge.

L'ora della riunione era quella che precede il tramonto, quando i raggi del sole occiduo, piovendo dal lucernario, illuminavano obliquamente la basilica, dando un rilievo chimerico alle figurazioni simboliche che tuttora ne ornano la vôlta e le pareti.

In quella atmosfera satura di religiosità e potentemente suggestiva, i fedeli, in bianca toga, assolvevano al supremo dovere verso l'anima, e, compiuto il rito, tornavano poi alle loro case confortati dalla dolcezza e dalla fraternità che spirava dalla pratica del culto pitagorico, mentre sui loro spiriti era passata, come un soffio salutare, la sublime parola del Maestro.

VITTORIO ORAZI.

(1) L'abbandono della basilica, avvenuto poco dopo la sua apertura (non era stata nemmeno finita del tutto) si ascrive alla persecuzione di Claudio contro i seguaci delle sette che allora fiorivano in Roma (cristiani, ebrei *mathematici*, cioè magi e neopitagorici) e più propriamente alla confisca dei beni di Statilio Tauro, proprietario degli *Horti Tauriani*, nei quali appunto era ubicata la nostra basilica.

Le fascette-indirizzo del Touring ed i quartieri postali.

Nel rimettere alla nostra Amministrazione le quote sociali e gli abbonamenti ai diversi periodici, i Soci applicano spesso sul tagliando del vaglia postale o del bollettino del conto corrente o allegano ancora alla lettera, la fascetta-indirizzo con la quale vengono loro spedite le pubblicazioni del Touring.

Molti Soci, però, delle *grandi città* — non essendo a conoscenza che da qualche tempo al vecchio numero del quartiere postale deve venir aggiunto il centinaio (p. es.: 105 anzichè 5), per evitare facili confusioni con il numero degli Uffici Postali — cancellano il centinaio sulla fascetta-indirizzo, che da parte nostra è stata già a suo tempo opportunamente modificata.

Raccomandiamo perciò vivamente ai Soci di non fare alcuna correzione sulle fascette-indirizzo per quanto riguarda il quartiere postale, per evitare lavoro superfluo alla nostra Amministrazione.

(fot. cav. uff. V. Sella, Biella)

L'ECCELSA PIRAMIDE DEL K^2 E LA CONFLUENZA DEI GHIACCIAI BALTORO E GODWIN AUSTEN.

NEL CARACORÙM

(Continuazione vedi numero precedente)

Nella Valle Kondus.

Chiamato nuovamente dalla fiducia dei coniugi Bullock-Workman, la primavera del 1911 mi vide riprendere le vie dell' India, del Cashmir e dell' eccelso Caracorùm alla testa di un valoroso drappello di guide valdostane: Savoye, Glarey, Caisier, Chenoz e di un mio fedele dipendente piacentino, Ferrari Dante, che mi fu poi l'unico compagno ed aiuto nei lavori di topografo solitario e raccoglitore naturalista. A capocarovana fu assunto T. Baramgì, un *parsi* abitanto di Srinagar, conoscitore di ben sette idiomi parlati nel Cashmir.

Dovendo per necessità essere breve, trascurerò di proposito molti particolari di questa nuova campagna più complicata della prima, e vi porterò subito a Gol, sull'alto Indo, nel cuore del piccolo Tibet, dove sostai forzatamente inoperoso dal 26 maggio al 13 giugno.

Le gole dell'Indo permettono la gettata dei famosi ponti *Jula* fatti di trecce vegetali, il cui sistema è sempre pittoresco ed interessante. Un bell'esempio l'abbiamo a Karmang.

Ma la valle del grosso affluente *Sciaiok*, larga e aperta, non si lascia attraversare che dai mezzi ancor più primitivi di cui dispone il paese: sono gli *zak*, ossia zattere composte di otri di pelle di capra gonfiati a fiato e tenuti in sesto da una semplicissima intelaiatura di pali.

Passato adunque sulla riva destra del fiume maestoso, poco a monte dalla sua confluenza coll'Indo, risalii a tappe giornaliere la valle Sciaiok, poi la sua affluente *Saltoro* sino alla

(fot. dott. C. Calciati, Cremona)

FRA GLI ALTI PICCHI DEL GHIACCIAIO KABERY. (SI OSSERVI, AL CENTRO DELLA VEDUTA, L'ARDITISSIMO CAMPANILE ROCCIOSO, MIRACOLO DI EQUILIBRIO E DI SVELTEZZA.

Kondus, di cui si può vedere lo schizzo topografico a pag. 981 del num. di dicembre 1928.

Dai 2760 metri di altitudine segnati dallo sbocco della valle, ai ghiacciai superiori essa si interna, fra pareti ripidissime e dirute, per circa 30 km., lungo i quali è popolata da 5 soli villaggi stabili. Grandi frane, numerose conoidi, parecchie morene, poche colture, rada vegetazione!...

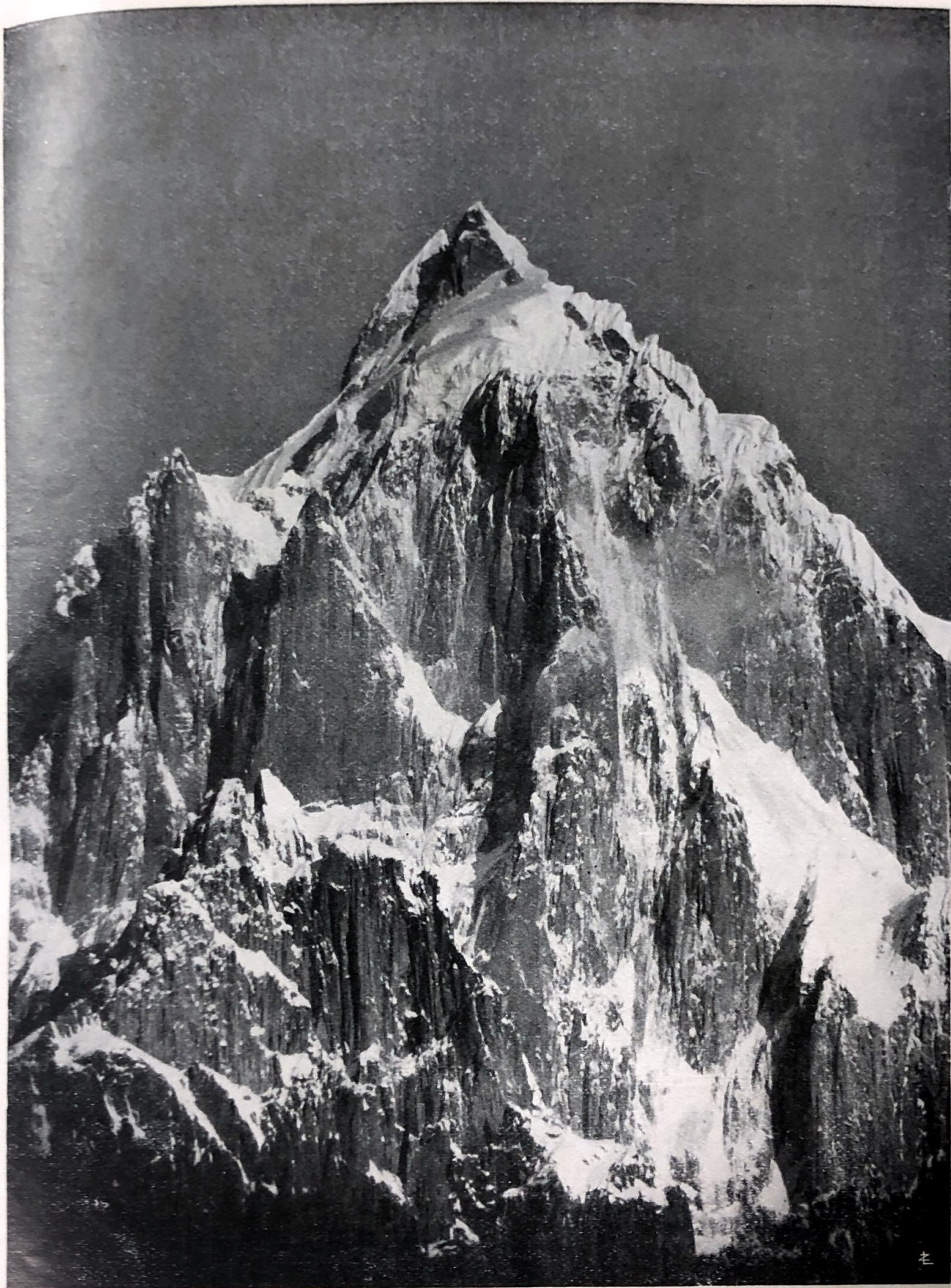
Dopo aver ricevuto sulla destra orografica l'emissario di un primo ghiacciaio di qualche importanza, il *Kantary,* otto km. più a monte la valle si biforca a quota 3020, nei pressi di *Karma-ding:* da una parte sale rapidamente verso *Korkondo* sino al Ghiacciaio *Gan-gin,* dall'altra sino al Ghiacciaio *Kabery,* che è il più imponente.

Questo si presenta nel suo complesso tetramente chiuso tra fianchi tormentati e ripidi, mentre la massa di ghiaccio, terribilmente irregolare, è tutta sepolta sotto un profondo strato di grossa morena granitica, di cui l'abbondanza e le accidentalità sono note caratteristiche nei ghiacciai del Caracorùm.

Dopo due giorni di marcia trovai che il ghiacciaio si divide in due rami di quasi analoga larghezza, e per quello di destra, ossia occidentale, potei stabilire ch'esso ha le sue origini alle falde meridionali del *Bride-Peak* (m. 7655), la cima resa famosa dagli ardimenti di S. A. R. il Duca degli Abruzzi, che ne calcò le pendici nella sua esplorazione del 1909, narrata dal dott. De Filippi. La sua cresta superiore fatta a mo' di tetto di tenda, non può essere confusa con nessun'altra cima dei dintorni.

L'altro ramo invece si prolunga assai più, piegando verso levante, ma io non ebbi il tempo di completarne la ricognizione.

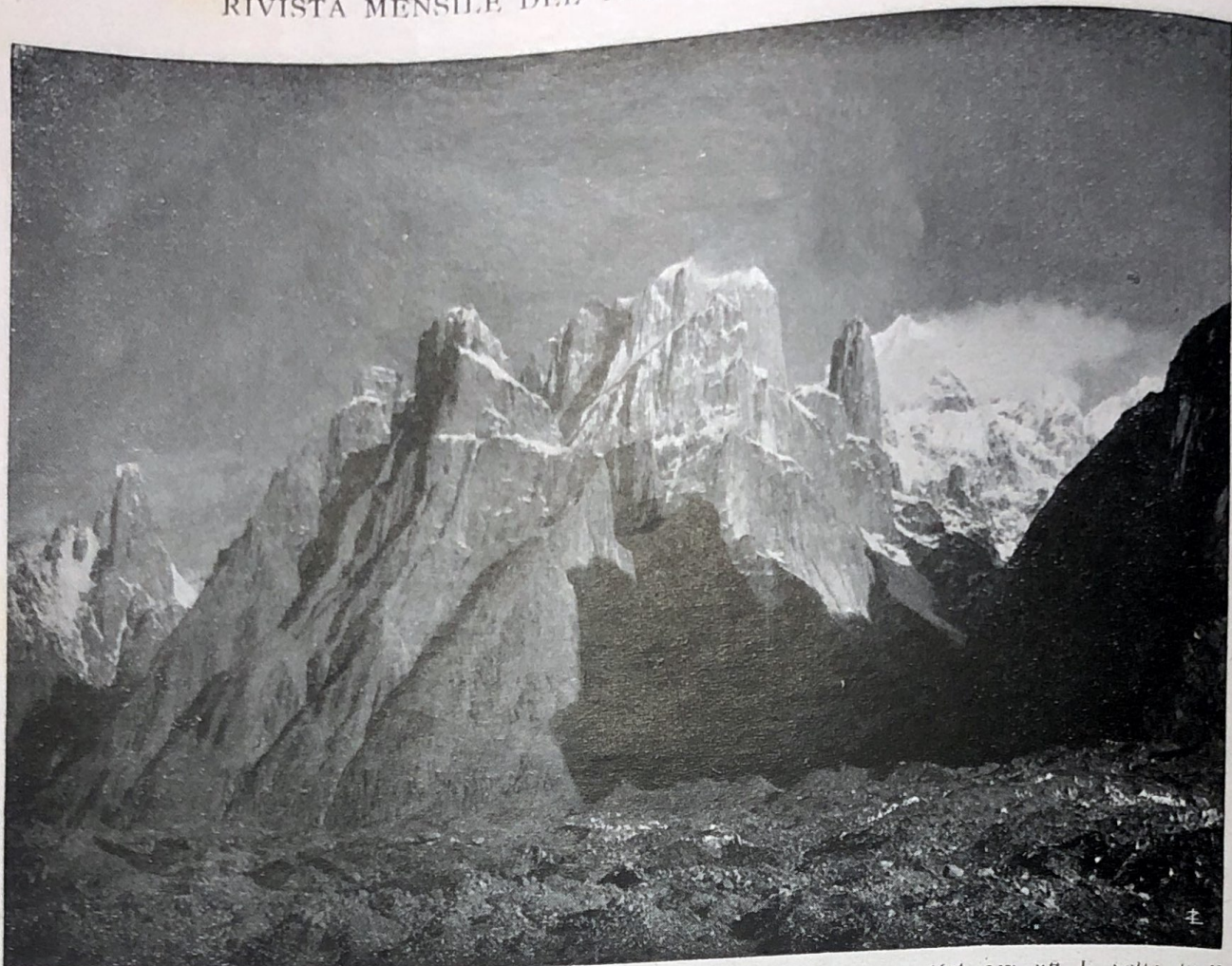
Solo più tardi dovevo accorgermi ch'esso va a toccare l'alto *Siacen* di cui parlerò fra poco.

Ritornato sui miei passi, mi diressi al Gan-Gin, ghiacciaio relativamente piccolo, meno ricoperto di morena, con numerosi crepacci laterali e con bellissime cadute di candidi seracchi. La sua lingua termina in un aperto bacino paludoso a metri 3700 sul mare.

(fot. cav. uff. V. Sella, Biella)

LA GUGLIA ESTREMA DEL PICCO PAIJÙ, ARDITISSIMA COSTRUZIONE DI GRANITO.
(TELEFOTOGRAFIA DAL GHIACCIAIO INFERIORE DEL BALTORO).

Nella Valle Husci.

Spronato dalla ristrettezza del tempo, finii frettolosamente la mia ricognizione per poi ridiscendere il corso del Saltoro ed inoltrarmi nella incognita della Valle Husci.

È questa una importante arteria seconda-

(fot. cav. uff. V. Sella, Biella)

IL FANTASTICO CASTELLO ROCCIOSO FORMATO DA ALCUNE GUGLIE AD ORIENTE DEL PAIJÙ, VEDUTE DA RDOKASS.

ria che scorre rettilinea da N. a S. e che si getta, dopo circa 35 km., nel fiume Saltoro un po' a monte di Kapalù.

Una mezza tappa al di sopra di Husci, ultimo villaggio permanente, convergono in un sol punto della valle quattro valli affluenti occupate da ghiacciai che si allargano in forme di ventaglio. Di esse riuscii a rilevare sommariamente le due più importanti: i ghiacciai del Masherbrum e del Gondokoro (1). Infatti, là in fondo, visibile pure per lungo tratto della valle Sciaiok sull'asse longitudinale della valle Husci, domina un colosso maestoso e biancheggiante: è il Masherbrum coi suoi 7821 m. d'altezza, che separa questo bacino da quello del Baltoro.

Dalla quota più alta da me raggiunta sul fianco destro del ghiacciaio omonimo, m. 5160, si ha una vista panoramica completa di tutto il bacino che il Masherbrum, con le sue alte creste continue, chiude per ogni dove senza offrire nessun valico facilmente praticabile.

Mentre il ghiacciaio Masherbrum finisce a quota 3569 con lingua bifida, ma acuminata ed in ritiro, la fronte del Gondokoro termina largamente a circa 3550 m. inghiottendo nel suo avanzamento la macchia di salici del suo bacino terminale.

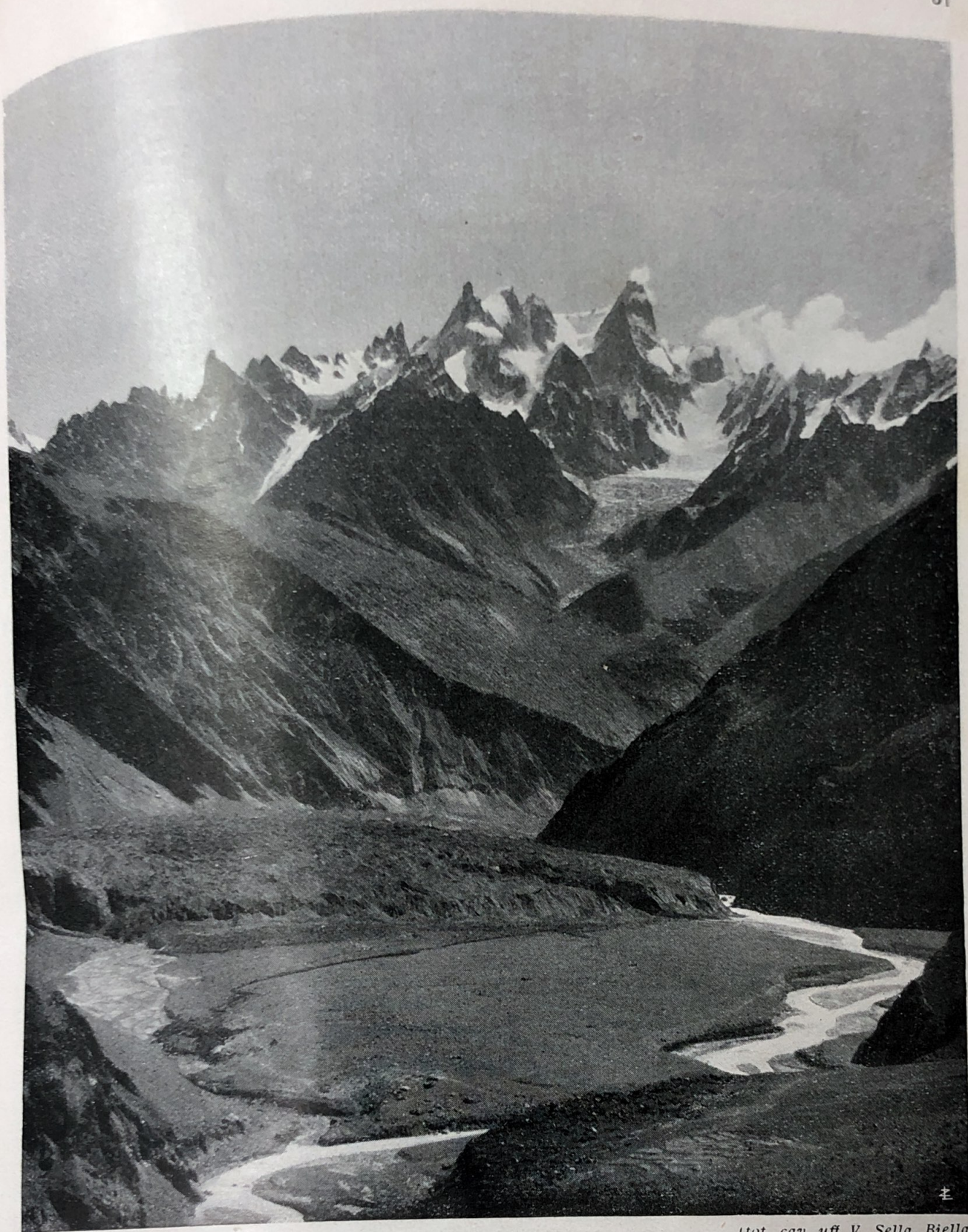
Al gran Ghiacciaio Siacen. (1)

Il 14 agosto, in seguito ad ordine improvviso fattomi pervenire dai Capi, abbandonai l'alta Husci e mi diressi alla volta del gran Ghiacciaio Siacen o Rose, con l'incarico precipuo di eseguire trigonometricamente la misura del Teram-Kangri alla cui cima principale si erano attribuite altitudini che parevano, ed infatti si dimostrarono, favolose (m. 7471).

Per le valli Kondus ed Husci non conosco altri predecessori europei, mentre per l'alto Siacen seguivamo le orme del dott. Longstaff che vi si era recato nel 1909.

Risalita di bel nuovo la V. Saltoro sino al miserrimo villaggio di Goma (m. 3400 circa) e ricostituita colà una nuova carovana di portatori, salii faticosamente il ghiacciaio

(1) V. C. CALCIATI - *Esplorazione delle V. Kondus e Hushec* - in « Boll. R. S. G. I. », IX-X 1914.

(1) V. C. CALCIATI - *Il Siacen, il più grande ghiacciaio alpino* in « Emporium », agosto 1923.

(fot. cav. uff. V. Sella, Biella)

LE MIRABILI GUGLIE DI PAIJÙ. (SUL DAVANTI DELLA VEDUTA APPARE LA LINGUA TERMINALE DEL GRANDE GHIACCIAIO DI BIAFO).

Bilafon, ricco di pittoresche cuspidi e di curiose « tavole di ghiacciaio ».

Lasciammo Goma la mattina del 20 agosto con tempo nuvoloso e vento molesto. Tre lunghe tappe ci separavano dal Siacen verso il quale, data la stagione avanzata, tutti i miei uomini si dirigevano con aria di rassegnata preoccupazione. Dicevano che il colle offriva pericoli gravissimi pei suoi crepacci insidiosi.

Purtroppo, oltre all' orrida bellezza del paesaggio, dovevano restarmi impressi nella memoria anche il freddo sofferto, le difficoltà createmi dalla malavoglia dei portatori di Goma ed il pericolo scampato! Ciò malgrado, il levar del sole del 23 agosto mi trovò

(fot. cav. uff. V. Sella, Biella)

IL BRIDE PEAK (m. 7654), CHE FU QUASI SUPERATO DAL DUCA DEGLI ABRUZZI NELLA SUA ESPLORAZIONE DEL CARACORÙM.

già sul Bilafon-la, a 5640 m., alla testa della prima cordata che dirigeva i passi d'una trentina di uomini.

Qui facemmo uno spuntino, mentre ammiravamo l'austero paesaggio gelido, sfolgorante di luce! Ma dall'alto del Bilafon, il ghiacciaio Siacen non si può vedere che in minima parte; se ne indovina tuttavia la immensa mole, quantunque la estrema purezza atmosferica, propria di quelle altitudini, diminuisca di molto l'impressione delle grandi distanze che si stendono innanzi allo sguardo.

La meravigliosa rivelazione della sua vastità, io l'ebbi soltanto giunti che fummo sulla morena scelta per l'accampamento, all'estremità dello sperone di sinistra che segna la confluenza del Lolofon col Siacen. Di là restavano bensì celati gli importanti particolari del versante sud-occidentale (che dovevano serbare altre grandi sorprese), come pure celavasi la massima parte della lingua glaciale, ma a traverso l'ampia distesa di ghiaccio si poteva abbracciare quasi per intero l'opposta riva nella quale sbocca il più importante affluente, il Tarim-scer coi suoi 27 km. di percorso.

IL RAGIAH DI KAPALÙ, CON SUO FRATELLO E SUO FIGLIO.

Verso valle, la fiumana di ghiaccio del Siacen, interrotta nel suo smagliante candore da interminabili striature moreniche di diverso colore, va stringendosi gradatamente, scomparendo ben presto dietro la linea dell'orizzonte topografico; sembra si sprofondi in una immensa trincea sempre più stretta fra ripide muraglie di cui le irregolari cime rocciose, digradanti fra le più lontane brume, tengon luogo di fantastici baluardi turriti.

Se verso valle predomina la roccia, verso monte l'occhio si appaga di una visione diversa: lunghe creste senza nome, bianche cime isolate a pan di zucchero,

(fot. dott. C. Calciati, Cremona)

GLI ARCIGNI ED ELEVATI PICCHI SUL FIANCO SINISTRO DEL GHIACCIAIO BILAFON.

arcipelaghi ignoti di nevosi colossi, nevai sterminati dalle misteriose digitazioni protraentisi su per ripidi pendii, o fra speroni montani che sembrano vomitare, sotto forma di morene, immani serpenti scagliosi, i quali, pur nella loro apparente fissità, avanzano senza posa.... silenziosamente.

Ed è proprio quel silenzio assoluto che possiede la magìa di accrescere sino all'indescrivibile la grandiosità di certi spettacoli della Natura. Nè il lontano fragore di qualche frana o valanga, nè il crepitìo improvviso di un crepaccio in formazione (a differenza di quanto accade nelle gole profonde), trovano eco nella immensità di quella valle largamente aperta a 5000 m. di altezza.

SUL BILAFON-LA, A 5640 m. D'ALTEZZA, LA MATTINA DEL 23 AGOSTO 1911.

In me, più che altre non lievi preoccupazioni createmi dalla situazione non del tutto tranquillante, rimane il ricordo di quel silenzio solenne che rinnova tuttora il fascino indescrivibile e nostalgico di quel quadro austero, gelido, eppure rallegrato da purissima luce!

Ho già accennato alle dimensioni del Siacen, il più vasto ghiacciaio di tipo alpino: ma è bene ricordare ch'esso è lungo ottantaquattro chilometri circa, e la corrente superiore di ghiaccio misura, in media, intorno a cinque chilometri di larghezza.

(fot. dott. C. Calciati, Cremona)

IL GRANDIOSO ASPETTO DELLA COSTIERA DESTRA DEL GHIACCIAIO BILAFON, COME APPARE DAL COLLE OMONIMO.

Il ritorno.

Data la tarda stagione ed il tempo già in rotta, fui costretto ad accelerare il ritorno, che iniziai il 1° di settembre. Una nevicata recente scesa nella notte aveva completamente mascherato i crepacci del colle Bilafon. Lo raggiungemmo tuttavia senza incidenti, malgrado la nebbia, dopo otto ore di faticoso cammino.

Quando già mi credevo fuori da ogni pericolo, pochi passi dopo aver iniziato la discesa, sempre in capo alla prima cordata, mi mancò d'un tratto la neve sotto ai piedi e mi trovai appeso alla corda nella voragine verdastra di un immenso crepaccio! Io, la Dio mercè, ne venni tratto poco dopo senza gravi conseguenze; ma lo strano e fatale caso si è che l'anno dopo, nel settembre del 1912, nello stesso crepaccio insidioso perdeva la vita un forte e simpatico portatore valdostano, Cesare Chenoz.

Ed oggi, quando chiudo gli occhi per un istante, ripensando ai maestosi ghiacciai del Caracorùm e dell'Himalaja, ho due visioni diverse: vedo da una parte quanto vasto rimanga tuttora il campo delle ricerche da condursi a termine o da iniziare: dall'altro lato mi si affollano alla mente visioni grandiose e magnifiche di austeri paesaggi, molti dei quali ebbi io la ventura di ammirare per primo.

È ben vero che talvolta si riaffacciano anche i duri ricordi di tutte le privazioni passate, di tutti i pericoli affrontati, di tutte le difficoltà superate, degli affanni e delle lunghe fatiche; ma è altrettanto vero che tutto ciò si eclissa e scompare di fronte alla coscienza d'aver contribuito, sia pure in modesta misura, come figlio devoto di Roma, al lavoro fecondo per la migliore conoscenza di una parte interessantissima della superficie terrestre. E tale coscienza è sorretta da un puro ideale, di cui può andare perennemente orgogliosa.

Spontaneamente e silenziosamente, ho fatto garrire altissimo, e più volte, il Tricolore della Patria.

CESARE CALCIATI.

La Ferrovia Genova - Casella

GENOVA E IL BISAGNO DALLE ALTURE DI S. PANTALEO.

NUOVE VIE DI TRAFFICO

È prossima l'apertura all'esercizio della ferrovia a trazione elettrica Genova-Casella, sovvenzionata dallo Stato e dagli Enti interessati, costruita e gestita dalla « Società Ferrovie Elettriche Liguri », sedente in Genova.

È questa la prima strada ferrata, che, movendo da Genova, s'interna nella zona appenninica verso il territorio della provincia di Piacenza dominando le valli del Bisagno, del Polcévera e della Scrivia, toccando paesi quasi dimenticati, per raggiungere i quali, oggi, occorrono mezzi di trasporto dispendiosi e non sempre comodi.

I lavori ebbero inizio nel giugno 1921 e durarono sette anni, durante i quali si dovettero superare non lievi difficoltà finanziarie (causate dall'aumento del costo dei materiali) e tecniche, dovute specialmente alla natura dei terreni, composti per la maggior parte di elementi calcari marnosi e di scisti argillosi.

Le caratteristiche della linea — che ha particolare interesse turistico — sono quelle di una ferrovia secondaria di montagna. La pendenza massima è del 45 per mille, tale da consentire ai treni una velocità media di marcia dai 28 ai 30 chilometri all'ora; il raggio minimo delle curve è di 60 metri; l'armamento è costituito da rotaie Vignole, di chilogrammi 27,3 per metro, in campate di 12 metri; il sistema di trazione è elettrico a corrente continua di 2400 Volta.

Mediante l'applicazione di uno speciale dispositivo brevettato, del prof. Somaini, si potrà ottenere dai treni in discesa un ricupero di circa il 30 % dell'energia consumata. Tale sistema, che provoca anche automaticamente i rallentamenti, viene impiegato per la prima volta su una ferrovia di montagna, e rappresenta una interessante novità nel campo elettrotecnico.

Le Società « Breda » ed « Elettrica Nazionale », di Milano, hanno fornito l'armamento, la linea aerea ed il materiale mobile. La energia deriva da una sottostazione di conversione, posta a Vigomorasso, dotata della potenza complessiva di 1000 kW.

La linea ha un percorso di circa 24 chilometri, che potrà essere compiuto in meno di un'ora, e attraversa una plaga ridente, poco conosciuta dai turisti, ma destinata a diven-

LA RIDENTE VALLATA DEL BISAGNO VISTA DA PINO SOPRANO.

tare mèta di gite piacevolissime e soggiorno delizioso nella stagione estiva.

Vi si respira un'aria purissima; l'acqua vi scorre abbondante e perenne; le pendici coltivate a viti e a frutteti, i boschi rigogliosi di olivi, di conifere, di castagne e i gruppi di case disseminati lungo i fianchi dell'Appennino rendono vago e animato il paesaggio.

Quando poi saranno compiuti i prolungamenti da Casella a Busalla e a Torriglia, la ferrovia congiungerà direttamente Genova con tutti i paesi dell'Alta Valle Scrivia, paesi che offrono refrigerio e riposo nell'estate a tanti che, o sono soliti a frequentarli per vecchia consuetudine, o non possono, per ragioni d'ordine finanziario, recarsi in stazioni climatiche più lontane.

La stazione di partenza sorge nei pressi di piazza Manin, dove ha principio la famosa strada di Circonvallazione a monte. Essa comprende lo scalo merci, con accesso anche da via Cesare Cabella, ed il piazzale viaggiatori, congiunto direttamente a piazza Manin da una strada di nuova costruzione.

Staccandosi dal piazzale della stazione e dopo breve tragitto, la strada, scavata nella viva roccia, ora allo scoperto ed ora in trincea, sale fino a sorpassare gli abitati di S. Pantaleo e S. Antonino. Svolgendosi poi in ampi giri — da cui la vista spazia sulla valle del Bisagno e sulla parte orientale della città, circoscritta dalle alture del Castello Mackenzie e dal Colle d'Albaro — giunge alla stazione del Cappuccio. Veduta di qui, l'estrema valle del Bisagno assume un aspetto maestoso per la grandiosità degli edifizi che ne coronano le sponde, guadagnando a mano a mano le pendici dei colli circostanti, fino a raggiungerne la cima. Sullo sfondo, l'azzurro infinito del mare; a settentrione le vette dell'Appennino dominate da baluardi solitari; nel centro della vallata la necropoli monumentale di Staglieno.

In questo primo tratto di linea, lungo cinque chilometri, s'incontrano notevoli opere d'arte, fra le quali primeggiano i tre viadotti: del Briscata, di Rovena 1° e Rovena 2°, il primo di quattro, gli altri di tre luci di metri 10 ciascuna, ad un'altezza di circa 22 metri dal fondo del rivo.

Precede la stazione di S. Antonino una breve galleria, poi la strada riprende a salire

FERROVIA GENOVA-CASELLA - LA CONCA DI ORERO COL VALICO DI GRAGNOLO E MONTE MAGGIO.

con livelletta massima del 4,50, fino ad incontrare il viadotto del Puin, di tre luci, di metri 10 ciascuna, alto 22 metri.

Dopo avere attraversato i primi boschi di castagno e superato la galleria del Puin, lunga 80 metri, la ferrovia sbocca all'incrocio del Poggino, alla progressiva 6,854. Di qui attraversa il rivo Cicala sopra un quinto viadotto a tre luci, alto 20 metri circa, e poscia le gallerie di Cicala e Cornara — rispettivamente di 40 o 50 metri — arrivando dopo breve ascesa alla quota 370.

Oltrepassate le due gallerie di Fontanazza — della lunghezza complessiva di metri 200 — ed il ponte sul rivo Pelagallo, si prosegue in orizzontale fino alla piccola galleria di Trensasco, al valico fra la vallata del Bisagno e quella del Polcevera.

Costeggiando gli abitati di Campi, Torrazza e San Bernardo, posti in bella giacitura, si discende nella vallata del Sardorella per riprendere la salita lungo il tratto di linea che si sviluppa con due ampi risvolti sul versante di Sant'Olcese, dove si incontrano le stazioni di Vigomorasso e di Sant'Olcese ed altre cinque gallerie, lunghe complessivamente 335 metri.

È questo uno dei tratti più attraenti della linea per varietà e vaghezza di panorami.

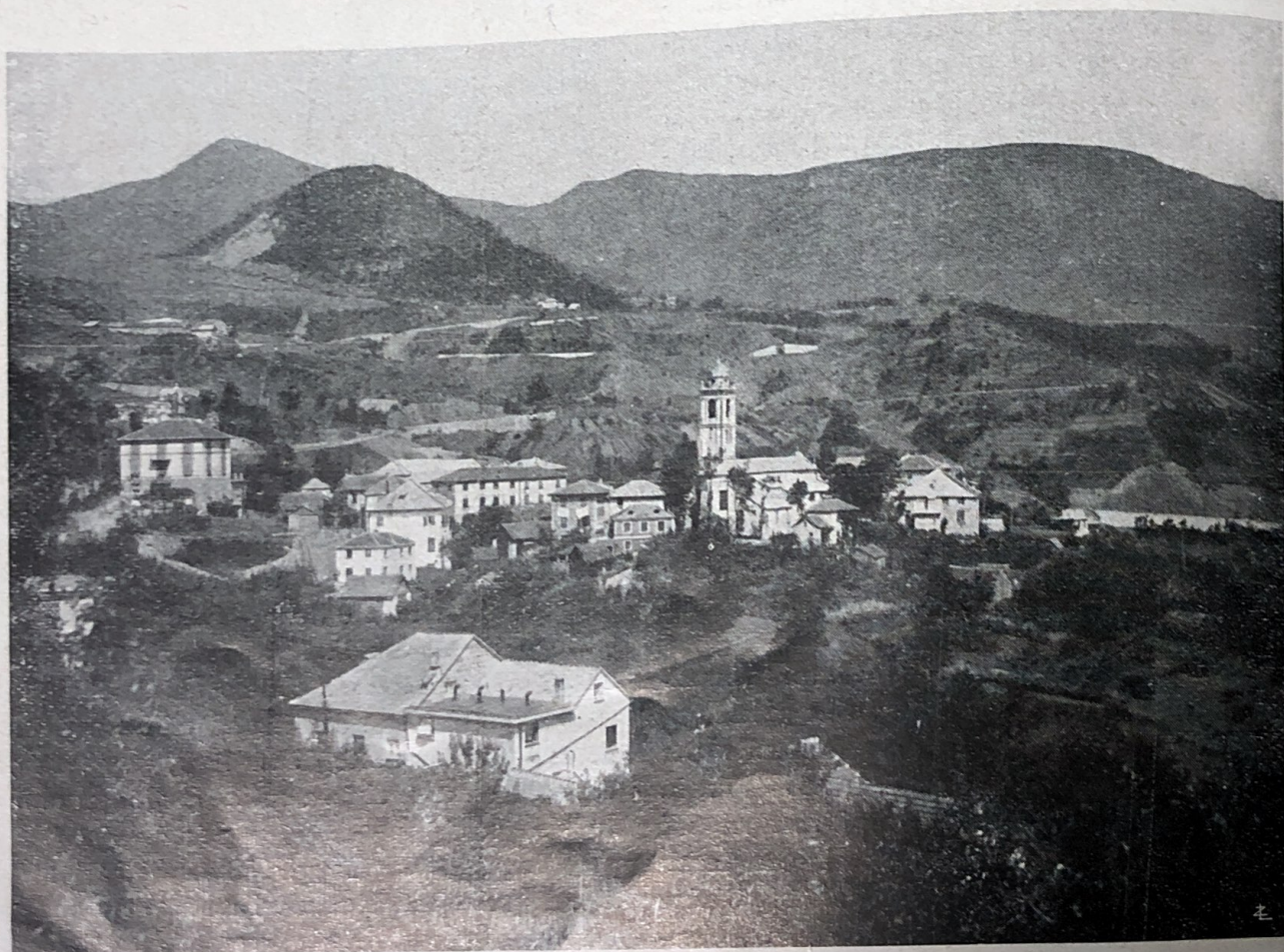
Dai declivi pianeggianti, ammantati di pascoli lambiti da fonti irrigue, si aderge la cima boscosa del monte Tullo, quasi vigile scolta sull'abitato e sulla bella chiesa di S. Olcese.

Tutto qui si presterebbe per una adatta organizzazione alberghiera e per la costruzione di villini.

Il clima asciutto di questa vallata permette agli abitanti di esercitare l'industria redditizia della conservazione delle frutta (uva, pere, mele, ecc. provenienti dall'Alta Italia ed in ispecie dal Trentino), che vengono poi spedite durante l'inverno e la primavera ai mercati di Genova e della Riviera.

Dopo S. Olcese la ferrovia sale fino alla quota 400 toccando il valico del Colle Gragnolo, dal quale si domina la bellissima conca di Orero, festante di verdura, popolata di rustiche casette, chiusa sullo sfondo dal monte Maggio.

Oltrepassati i villaggi di Busalla, Molinetti e Niuxi e mantenendosi ad una quota superiore ai 400 metri, la ferrovia raggiunge a Crocetta d'Orero il valico fra la valle del

LA LINEA A S. OLCESE.

S. OLCESE E MONTE TULLÒ.

VAL DI SCRIVIA - CASELLA.

Polcévera e quella della Scrivia, nel punto dove passava l'antica via romana e dove furono rinvenute durante i lavori alcune monete del IV secolo avanti Cristo, offerte poi in omaggio a S. A. R. il Principe Ereditario, nell'ultima sua visita a Genova (febbr. 1927).

Superata la galleria di Crocetta, la linea scende dolcemente fra boschi e vigneti rasentando il rio Cortino, che attraversa con un ultimo viadotto di tre luci, per sboccare a specchio della Scrivia sul piazzale della stazione di Casella, punto terminale della ferrovia, alla progressiva 23.600 ed alla quota di 410 sul mare.

Da Casella, come si è detto, partiranno due nuove linee, per cui la Società esercente ha già avanzato domanda di concessione, l'una verso Busalla, della lunghezza di 8 chilometri, l'altra lunga circa 18 chilometri, verso Torriglia, la perla delle stazioni climatiche estive del Genovesato.

Si può ben dire che la nuova ferrovia, lungo tutto il percorso, offre i panorami più svariati e pittoreschi, sì che lo sguardo mai si stanca nella contemplazione del paesaggio, ed il tempo che s'impiega nel tragitto scorre fin troppo veloce.

Questa zona dell'Appennino intersecata da tre piccole deliziose vallate, ricca di boschi, di prati e di frutteti, rallegrata da numerosi villaggi con una popolazione laboriosa e civile, offre anche la possibilità di escursioni piacevoli; più interessanti fra tutte, quelle ai Piani di Creto (m. 605), al monte Maggio (m. 978) e al monte Antola (m. 1598), con estesa veduta sulla catena appenninica e sul mare.

ANTONIO CAPPELLINI.

Un argomento giocondo fra uomini gravi.

AGLI illustri uomini di studio e d'arte, ai capitani dell'industria e della finanza che compongono il Rotary Club di Milano deve esser parsa una insolita seduta quella della scorsa primavera, in cui il conte Emilio Turati, con ispirata improvvisazione, prese a discorrere dei piaceri della tavola, degli antichi e nuovi costumi conviviali, degli episodi e delle figure che fiorirono intorno alla mensa in ogni tempo e in ogni paese. Pure il severo Consesso adusato a ben altre discussioni, veniva subito conquistato dalla giocondità dell'argomento e dall'accento di verità e di convinzione del nobile e dotto oratore.

È umano e saggio che nessuna gioia sia negletta al mondo, dove purtroppo le tribolazioni ci insidiano ad ogni passo, mentre il bene va conquistato con studio e con fatica; e tanto meno siano neglette le gioie della mensa che sono fra le più schiette, sane, naturali ed atte ad accomunare gli uomini e a renderli miti. È intorno al desco familiare che i più dolci vincoli umani si fanno intimi e profondi fino a toccare le fibre stesse del cuore; è al desco che ripensa con nostalgia accorata l'uomo disperso nel mondo, lungi dal focolare domestico: e non v'è amicizia, si può dire, che non sia stata consacrata intorno ad una mensa. D'altra parte, la ghiottoneria è mite, bonaria e sincera, come sanno coloro che possiedono una profonda esperienza degli uomini.

Perciò l'argomento della mensa non parve troppo umile, nè certamente futile fra tanti chiari cultori delle arti, delle scienze e dell'industria; nè mai come in quell'occasione Gastéria, la Musa della cucina, parve così gran signora. Ma dove il discorso raggiunse la maggior forza di ispirazione e potè appassionare più profondamente l'uditorio fu nella rievocazione della buona cucina regionale. Seguendo la rassegna delle saporite specialità paesane, e ricordando le feste e i costumi conviviali d'ogni regione, parve a chi ascoltava di essere trasportato in un avventuroso viaggio sentimentale e di rivedere paesi e uomini espressi nelle loro più genuine manifestazioni. E quanto orgoglio ambrosiano nella rievocazione della cucina milanese, «la più ricca e la più adatta ai forti mangiatori». La *busecca* e l'*osso buco* sono portati ad esempio dell'avvedutezza lombarda che sa far valere con genialità quello che presso gli altri popoli si usa dare ai cani; e il risotto, le costolette, la cazzuola o *posciandra* o *bottagino* fatta con la salsiccia, e la *sleppa* di manzo «che chiamano *fagiano*, tanto è saporito», furono evocati con entusiasmo buongustaio e di devoto cultore delle tradizioni locali.

Ma da quel discorso doveva nascere l'idea di un'opera maggiore. Era presente al convegno Ugo Ojetti, alla cui perspicacia non poteva sfuggire l'interesse dell'argomento e la importanza sua come documentazione umana e come ispirazione d'arte. Perchè non sarebbesi raccolto in una vasta e completa indagine il tesoro di tanta esperienza e di tanti aspetti significativi della vita nazionale? Perchè non si sfaterebbe una buona volta il pregiudizio che non esiste una cucina italiana degna di competere con le straniere più famose? Si tratta dopo tutto dell'orgoglio dei nostri focolari; sicchè la nobiltà della nostra mensa è un poco anche il nostro orgoglio di antichi signori, cui basta essere se stessi, e

però non hanno bisogno di imitare nessuno. Ma un'opera simile di ricognizione e di indagine non è nei mezzi di una sola persona. Il conte Turati aveva segnato il massimo limite di competenza che ad un singolo sia consentito raggiungere. Ora richiedevasi la collaborazione di tutti gli esperti per un'opera metodica e completa di ricognizione nazionale. E siccome fra i presenti v'era pure il Presidente del nostro Sodalizio, la designazione e l'invito non dovettero farsi attendere: appariva evidente che solo il Touring, che estende la sua compagine in ogni più sperduto paesello d'Italia e raccoglie nelle sue file ogni più varia condizione di genti, d'ogni stato sociale, d'ogni cultura e d'ogni esperienza, le cui pubblicazioni si diffondono in centinaia di migliaia di famiglie, i cui rappresentanti si ritrovano in tutte le località di qualche importanza, possiede i mezzi per tanta indagine.

Sicchè ora il Touring è all'opera e si rivolge alla collaborazione dei suoi Soci, che è quanto dire di tutto il Paese.

Turismo gastronomico.

V'è poi un'altra ragione per cui il Touring doveva subito apparire l'Ente più adatto alla non facile impresa di dotare il Paese di una *Guida gastronomica:* ed è che la buona cucina costituisce una delle maggiori attrattive, uno dei motivi più convincenti, anche se meno confessati, del turismo. E questo specialmente ai tempi nostri, in cui è così facile e piacevole trasportarsi da un paese all'altro sulla macchina rombante, e sedersi davanti a un buon piatto di pesce fritto e in vista del mare, a colazione, e poche ore dopo a pranzo

«...ALZA IL CALICE CONTRO LA LUCE E AMMIRA NELLO SCINTILLIO DEL LIMPIDO VINO COME UN RIFLESSO DEL SOLE».

in un paesello di montagna, dove l'albergatore vi porta in tavola delle saporite e tenere braciole di vitello o un succoso arrostino di montone, o dei grassi tordi o delle saporite pernici.

«....E QUANTO ORGOGLIO AMBROSIANO....».

Non si vuol celebrare la ghiottoneria, se per tale si intendesse la sodisfazione smoderata e inintelligente di un appetito animale: ma anche all'uomo più sobrio, quando viaggia, non dispiace una ricognizione del paese attraverso alle derrate che esso produce e per mezzo della mensa. E chissà quante preferenze di paesi e località lontane non nascono pur inconsciamente nell'animo del viaggiatore, se non per il ricordo di un buon pranzo servito alla paesana, con derrate e fra gente del paese, rallegrato da vivaci discorsi di accento dialettale, inaffiato coi buoni vini del luogo, caldi come il nostro suolo sotto il sole trionfante di mezzodì. Il viaggiatore, ancora tutto inebriato da tanto splendore di cielo, alza il calice contro la luce e ammira nello scintillio del limpido vino come un riflesso del sole; e sorbendo il dolce liquore, sente diffondersi nel sangue il calore di vita onde la natura è così prodiga alla nostra incantevole terra.

Del resto l'opera che vogliamo compiere ha numerosi e pregevoli precedenti in altre letterature, specie, come ben si comprende, nella francese. La convinzione dell'importanza della buona mensa come motivo del turismo ha promosso in Francia già molte pubblicazioni. Sono guide gastronomiche, annuarî gastronomici, raccolte di specialità regionali, di aneddoti e di tradizioni conviviali. Non per nulla la Francia ha fama di essere gran maestra nella gastronomia, e a questa fama la letteratura ha contribuito, se non quanto i cuochi, certo in misura non trascurabile. Da sinceri buongustai, confessiamo di non aver mai potuto persuaderci

che un qualsiasi *potage* francese sia più gustoso, per esempio, di un piatto di *ravioli* bolognesi, o anche di una porzione di maccheroni napoletani; ma bisogna d'altra parte riconoscere che in materia così suscettibile di suggestione, i Francesi hanno avuto la avvedutezza di creare intorno alla loro cucina una fama che predispone favorevolmente, diremmo quasi irresistibilmente il commensale. Quelle guide che fanno venire appetito soltanto a leggerle e sorgere in gola il sapore del buon vino, sono, si creda, il miglior aperitivo, capace di assicurare il successo di un pranzo, naturalmente con l'aiuto del cuoco. E parimenti certe guide gastronomiche, dove i buoni *punti di gola* sono celebrati accanto e non meno efficacemente dei pittoreschi punti di vista, riescono altrettanto convincenti per il turista in generale, quanto una guida artistica. O almeno, per non incorrere nella taccia di scettici profanatori, diciamo che tanto l'arte quanto la gastronomia, oltre ad essere buone alleate nell'interesse del turismo, possiedono ciascuna un pubblico proprio sul quale possono esercitare una speciale attrattiva.

«....QUASI TUTTI I PAESELLI IN ITALIA POSSIEDONO UN LORO TIPO DI VINO».

Utilità dell'opera e contributo del pubblico.

È evidente dunque lo scopo dell'opera nostra: vogliamo scoprire e valorizzare i modi del mangiar nostrano nelle varie regioni d'Italia. Tutta una schiera di cuochi e camerieri reduci dagli alberghi stranieri — e lo diciamo per constatare una verità, senza ombra di rimprovero — hanno portato qui le voci e le consuetudini di una cucina esotica che spesso non si addice ai prodotti del nostro suolo, nè alle nostre tradizioni, nè all'indole nostra. Talora si giunge perfino a servire qualche vivanda schiettamente paesana camuffata con un inintelligibile nome esotico; ma il più delle volte, specie negli alberghi di qualche pretesa, le derrate vengono manipolate in modo da perdere nella cucinatura il loro stesso aspetto e sapore, sicchè il commensale non sa mai quello che mangia e se ne consola leggendo a stento sulla lista un nome storpiato ancora nella ortografia straniera.

Tutto ciò è banale, falso e servile. E basterà portare alla luce del sole le vecchie ed ora un poco umiliate tradizioni nazionali, perchè esse, più di ogni altra, appaiano degne del nostro orgoglio e del nostro amore. Se ne convinceranno anche gli stranieri, almeno mentre sono in casa nostra. Non va dimenticato che l'Italia non ha mai suscitato tanti profondi e nobili entusiasmi, come quando offriva ancora al mondo il più sincero e vergine spettacolo dei propri costumi e delle proprie tradizioni. E ciò è naturale, perchè chi viaggia vuol vedere paese e genti e costumi di vita nuovi, e vuol sentire anche attraverso a quello che mangia i riflessi dell'ambiente nel quale si trova.

D'altra parte bisogna convincersi che la bontà della tavola dipende soprattutto dalla bontà delle derrate adoperate e dalla perfezione della cucinatura. Certe pretese raffinatezze spesso non mirano che a nascondere la cattiva qualità delle derrate e l'incapacità del cuoco. In occasione di un concorso gastronomico, venne proposto per tema ad un gran cuoco di cucinare semplicemente due uova nel tegame.... e tutti se ne meravigliarono, all'infuori di lui, che essendo provetto nell'arte sua, sapeva come l'abilità si dimostri non nelle prove straordinarie, ma raggiungendo la perfezione nelle più umili e consuete.

Ma perchè la nostra Guida gastronomica delle specialità italiane riesca completa e degna, bisogna che tutti i nostri lettori, che tutti i Soci del T. C. I. e quanti ci seguono e ci comprendono vi rechino il loro contributo. Sarà una prova di amore alla propria terra e di attaccamento alle origini e alla gente propria. Tutte le regioni, quasi tutti i paeselli in Italia possiedono una loro specialità gastronomica, un loro tipo di vino rinomato, che rappresenta un vincolo di co-

mune ammirazione fra paesani; e dovunque le feste e le sagre si celebrano col piatto e col dolce tradizionale, e con speciali usanze conviviali che assumono quasi l'importanza e il significato di un rito.

Non indugino dunque i nostri lettori: un poco di tempo e di volontà bisogna trovarli, quando si tratta del proprio Paese e di quei vincoli che appaiono tanto intimi e cari, specialmente a coloro che si ritrovano lontani e fra gente straniera. Il nostro invito di collaborazione si rivolge ai cuochi, ristoratori e albergatori che possiamo considerare i professionisti della gastronomia, e sono maggiormente interessati alla riuscita della nostra impresa per la nuova spinta al turismo che la Guida potrà recare; ai benemeriti Consoli del T. C. I. che sono i nostri fedeli collaboratori; ai Maestri, ai Medici condotti, fra i quali sono tanti conoscitori e cultori delle tradizioni locali, e che rappresentano nelle zone rurali il pensiero e la coscienza del nostro popolo lavoratore; al pubblico tutto, specie alle massaie, che sono le fide vestali delle tradizioni locali. La massaia darà l'ispirazione e le necessarie informazioni, e il più letterato della famiglia scriverà alla buona, ma con accento di verità, le risposte al qui unito questionario. Basteranno poche indicazioni, tutte fatti e poche parole: derrate di produzione e di consumo locale, cucinature che se ne fanno, relativa denominazione dialettale, stagione ed occasione in cui il piatto è di costume, se il piatto si ritrova anche negli esercizi e di quale genere. Questo per chi non sappia far di più e si attiene quindi all'essenziale; mentre chi possiede maggiori mezzi di espressione, potrà rievocare feste, costumi, ricordare aneddoti ed episodi che alle specialità locali si riconnettono.

Se molti risponderanno al nostro appello, se nella coscienza di molti sarà sentito il dovere di contribuire a quest'opera di rivendicazione nazionale, il risultato sarà certamente tale per cui potremo anche noi vantare una nostra cucina; e l'aggettivo a questo attributo di nostrana, che in molte località suona purtroppo con significato dispregiativo, tornerà ad esprimere una schietta lode per la bontà genuina delle derrate sane e fresche e per la perfezione della tradizionale cucinatura che rappresenta un tesoro di esperienza secolare.

« ....VENNE PROPOSTO PER TEMA, AD UN GRAN CUOCO, DI CUCINARE DUE UOVA NEL TEGAME.... ».

Notizie che si richiedono sulle specialità locali.

1. *Verdure, legumi, frutta.* — Se nella località ne esistono che possano essere considerate come specialità. Esempi: cardi di Chieri, lenticchie del Castellaccio, asparagi di Bassano, tartufi d'Alba, «pizzutello» (uva da tavola) di Tivoli, pesche di Bussoleno.

2. *Carni.* — Se nella località o regione ve ne sieno particolarmente di reputate. Esempi: vitello di Monza, suini dell'Emilia, abbacchio di Roma. Lo stesso per la cacciagione, di pelo o di penna.

3. *Pesci ed affini.* — Indicare le qualità di pesci proprie della località o regione, sia di mare, che di fiume o di lago. Esempi: sogliole di Rimini, scampi del Quarnero, datteri della Palmaria, anguille di Comacchio, ostriche del Fusaro, trote del Brembo, storioni del Po, carpioni del Garda coregoni del Lago Maggiore, regine del Trasimeno.

Così per lumache e rane.

4. *Formaggi ed altri latticini.* — Indicare le qualità tipiche dei formaggi prodotti nella località o regione, dando la denominazione precisa e una breve descrizione delle loro caratteristiche. Esempi: gorgonzola di Gorgonzola, stracchino di Taleggio, «rubiole» di Piemonte, mozzarella di Napoli.

Egualmente per i latticini: ricotta, mascherpa, mascherpone, panna, ecc.

5. *Salumi.* — Indicare le specialità della località o della regione, dando di ciascuna il nome preciso ed una succinta descrizione. Indicare anche, eventualmente, la stagione o l'occasione in cui sono prevalentemente consumate. Esempi: zampone di Modena, prosciutto di S. Daniele, mortadella di Bologna, culatello di Felino, bondiola di Ferrara.

6. *Pane e Paste Alimentari.* — Indicare le specialità della località o regione. Esempi: grissini di Torino, pasta di Gragnano.

7. *Miele.* — Se nella località o regione vi sia produzione di miele specialmente reputata. Esempio: miele di Pragelato.

8. *Piatti di cucina.* — Indicare i piatti di cucina — *esclusi i dolci* — che costituiscono una specialità della località o della regione. Esempi: «risi e bisi» di Venezia, «pappardelle» di Bologna, gnocchi alla romana, ri-

«....SEGUENDO LA RASSEGNA DELLE SAPORITE SPECIALITÀ PAESANE ».

sotto milanese, vermicelli con le vongole di Napoli « caciùcco » di Livorno, « falsomagro » di Sicilia, « fondüa » di Piemonte, « arista » di Firenze, stoccafisso alla genovese.

Per ogni piatto si richiede:

a) La denominazione locale dialettale e la traduzione italiana, letterale o approssimativa. Esempi: « risi e bisi » in italiano « riso e piselli »; « ciuppin » in italiano « zuppa di pesce »; « simbula » in italiano « minestra di semolino ».

b) Una chiara e succinta descrizione del piatto, di che cosa è composto, come si presenta, quale posto occupa nella minuta d'un pranzo.

c) Eventuali notizie storiche e aneddotiche che lo riguardino.

d) Se è piatto di tutto l'anno, ovvero di quale stagione.

e) Se è piatto che si faccia soltanto in casa, ovvero se si trovi in trattoria.

9. *Dolci, pasticcerie ed affini.* — Indicare solo quelli che costituiscono una specialità della località o regione. Esempi: panettone di Milano; torrone di Cremona o di Alba; panforte di Siena; « pastiera » di Napoli; « pinoccate » di Perugia; cassate di Sicilia; amaretti di Saronno; « baicoli » di Venezia; caramelle di Torino.

Per ciascuna specialità si richiede:

a) Il nome originale e, se occorre, la traduzione italiana.

b) Una chiara e succinta descrizione di che cosa è composta e delle sue caratteristiche di sapore e d'aspetto.

c) Se è dolce di stagione, di particolari occasioni, o di tutto l'anno. Esempi: le « zeppole » di Napoli che si fanno per S. Giuseppe; i « mostaccioli » di Sicilia per Natale.

d) Eventuali notizie storiche e aneddotiche sulla specialità descritta.

Nella categoria dei dolci si prega di tener conto di *tutte* le specialità: sieno essi dolci da tavola, fatti in casa o nelle pasticcerie, sieno gelati, paste, canditi, biscotti, cioccolate, caramelle, confetti, marmellate, ecc.

10. *Bevande. - Vini.* — Indicare i vini che sono da considerarsi una specialità della località o della regione, dando per ciascuno le notizie seguenti:

a) Nome preciso.

b) Località di origine.

c) Colore: rosso carico, rosso pallido, rosato, bianco dorato carico o medio, bianco paglierino, bianco pallido.

e) Sapore ed aroma: secco, asciutto, pastoso o amabile, dolce, amarognolo, frizzante, profumato (quale profumo ricordi), ecc.

f) Grado alcoolico medio della qualità.

g) Se è spumante o meno.

h) Se è conservato in botte, fiasco od in bottiglia.

i) Se è vino da pasto comune o di tipo più fino; in questo caso indicando quale posto occupa sulla mensa: aperitivo come il Vermouth - vino da pesce, come il Capri - da arrosto, come il Barbaresco - da dessert, come il Marsala e gli spumanti.

l) Indicare se il vino descritto va bevuto raffreddato (in ghiaccio, come gli spumanti) tiepido (come il Barolo), a temperatura dell'ambiente (come il Chianti).

m) Indicare se il vino descritto è riservato al consumo locale ovvero se si esporta all'interno ed all'estero, ed in quali recipienti.

n) Aggiungere, possibilmente, l'età *optima*, in cui ogni tipo deve essere bevuto.

Liquori. — Segnalare i soli liquori che costituiscono una specialità della località o della regione. Esempi: strega di Benevento, maraschino di Zara; centerbe di Chieti; ratafià d'Andorno; sassolino di Sassuolo; grappa di Bassano. Escludere perciò le riproduzioni locali di liquori conosciuti, come il cognac o il rhum.

Per ciascun liquore indicare:

a) Il nome preciso.

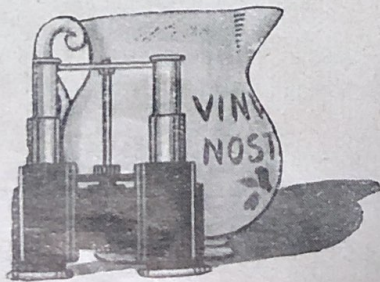
b) Le principali caratteristiche di colore, sapore ed aroma, se è forte (come il cognac o il whisky), medio (come la chartreuse), debole (tipo rosolio).

c) La ditta che lo produce.

Birra. — Segnalare le fabbriche di birra della località o regione, indicando il tipo del prodotto (bruna uso Monaco, chiara uso Pilsen).

Altre bibite. — Dar notizia delle eventuali altre bibite che si usassero, come specialità, nella località o nella regione, rinfrescanti o di altro tipo.

Acque Minerali. — Dare l'indicazione delle acque minerali *naturali*, da tavola, che appartenessero alla località o regione.

NB. - È desiderato che per ogni specialità le notizie sieno trasmesse su un foglio a parte, possibilmente dattilografate.

....I « PUNTI DI GOLA » SONO CELEBRATI ACCANTO E NON MENO EFFICACEMENTE DEI PITTORESCHI « PUNTI DI VISTA »....

A PROPOSITO DELL'ANNUARIO STATISTICO ITALIANO

CIFRE E SPIRITO

*Quante sono le persone che conoscono l'*Annuario Statistico Italiano *e il* Compendio Statistico*?*

E quante sono quelle che li comperano? Poche le prime; pochissime le seconde, purtroppo. Eppure si tratta di due eccellenti pubblicazioni del nostro « Istituto Centrale di Statistica », frutto di indagini profonde, di elaborazioni accuratissime, dense di dati, interessantissime per tutti: per lo studioso, come per il commerciante, per l'industriale, come per qualsiasi persona insomma che voglia aver conoscenza di tutto quanto si riferisce alla costituzione demografica, economica e sociale del Paese.

S. E. il Capo del Governo, al cui vigile occhio nulla sfugge, intende che gli italiani tutti diventino più sensibili alla conoscenza di questi problemi e quindi desidera che le due pubblicazioni trovino una maggior diffusione.

L'« Ufficio Centrale di Statistica » ha pensato a sua volta che un campo eccellente di propaganda è quello dei Soci del Touring, ai quali offre le due pubblicazioni a prezzi ridottissimi: L. 15 *per l'*Annuario Statistico Italiano *(mentre il suo costo è di L. 25),* L. 3 *per il* Compendio Statistico *(anzichè L. 5), s'intende comprese le spese di spedizione. Le ordinazioni vanno trasmesse all'Amministrazione del Touring.*

Noi siamo sicuri che i nostri Soci vorranno approfittare delle agevolazioni loro consentite con tanta larghezza e procurarsi quindi o l'uno o l'altro di questi documenti preziosi (meglio, s'intende, il primo per la più vasta materia trattata): e lo faranno tanto più volentieri dopo aver letto qui sotto l'illustrazione che di dette opere fa un insigne cultore degli studi statistici, che è in pari tempo un eccellente volgarizzatore: il prof. FRANCESCO COLETTI *della Università di Pavia e dell'Università Bocconi di Milano.*

L'INIZIATIVA del Touring Club di divulgare, a prezzo mite, l'*Annuario statistico* principale e il piccolo *Compendio*, l'uno e l'altro editi dall'Istituto Centrale di Statistica, è quanto mai opportuna e utile. Se si considerano, anzi, gli effetti che la stessa può produrre, apparirà come una di quelle iniziative che in apparenza sono semplici e modeste, ma che hanno invece in se stesse una profonda efficienza educativa e nazionale.

Lo scopo più immediato e pratico di una ben disposta raccolta di cifre, relative agli aspetti principali della vita del nostro paese, è evidente di primo acchito. La raccolta serve ad illuminarci sui fatti che ci sono intorno e in mezzo ai quali noi ci muoviamo e conduciamo i nostri affari.

Sono ormai passati da un pezzo quegli anni in cui alla maggior parte delle persone era o sembrava sufficiente la conoscenza di una breve cerchia di territorio e di notizie. Tutti sanno che ormai anche un piccolo comune è in relazione con tutti i luoghi della provincia, della regione, del paese e anche più in là del paese, del mondo. La gente se ne accorge, per citare un caso, quando ha a che fare con i prezzi del mercato. Il prezzo di un prodotto, a stare, mettiamo, all'abbondanza della zona locale del raccolto, dovrebbe essere piuttosto basso. Invece, il prezzo è alto. La ragione semplicissima è che i mercati sono fra loro in comunicazione e che di conseguenza il prezzo è regolato dalla quantità della produzione e delle scorte esistenti sopra tutti i mercati collegati, che formano, in realtà, un mercato solo. Quante volte sentiamo far le meraviglie per il divario che corre fra ciò che uno si aspettava e ciò che invece deve constatare! Chi vuole essere informato e non agire un po' alla cieca deve servirsi delle cifre statistiche, che danno le notizie necessarie e le danno, d'ordinario, nella misura più esatta e precisa.

Se l'utilità delle cifre e dell'*Annuario* che le raccoglie è tanto evidente in astratto, non così però sembrerebbe ammettere, col fatto, la non lieve quantità di persone, incolte e anche colte, che trascura di consultare le statistiche spicciole e i comodissimi *Annuari*. Ed è il fatto quello che conta di più.

Se noi, invero, badiamo un po' a questa trascuratezza e cerchiamo di raccoglierne le molteplici manifestazioni in seno al pubblico, restiamo quasi sorpresi e meravigliati. Quanti sono infatti coloro che ancora si con-

tentano dell'approssimativo e del vago! Sembra proprio che quello che è chiamato progresso sia molto incoerente nei suoi varii aspetti. Prima uno si contentava di misurare la temperatura della giornata mettendo la mano fuori della finestra. Ora, se, passando per le vie di una città, guardate sulle finestre, vi vedete una bella serie di tubetti da termometro. Domandate, invece, a qualche vostro conoscente quale sia la produzione media di un genere, in cui egli sia magari interessato, a quanto ammonti il numero degli alfabeti del comune in cui passa la vita, quale sia nella provincia o nell'intero paese il movimento approssimativo delle nascite e delle morti, e così via dicendo, molto facilmente il bravo conoscente vi si metterà a ridere ed esclamerà: « Ma che volete che io ne sappia? non sono mica un professore di statistica ».

Ma, sempre restando fra il pubblico spicciolo, ci potrà capitare anche di peggio. C'è chi ha una conoscenza che chiamerei visiva delle cifre statistiche. Avrà dinanzi il dato di questo o di quest'altro fatto. Non ha però riflettuto sopra ciò che le cifre significano e sul modo come esse debbono essere interpretate. Vi viene proprio dato di pensare che questi conoscenti oculari possono essere pericolosi.

Ne volete una prova? Come è capitato a me, così, probabilmente, sarà capitato anche a qualcheduno di voi che leggete. Un Tizio salta su e vi dice, con un sorrisetto a mezza bocca: scusi, ci crede lei nella statistica? io non ci credo: si legge sui giornali che nascono più maschi che femmine, ed invece, fra i bambini che io e mio fratello abbiamo messo insieme, le femmine, ahimè, sono più del doppio dei maschi. Si risponderà, per difendere la povera statistica: ma le leggi o verità della statistica contano per le masse dei casi e non per i singoli componenti. Fiato sprecato. Vi sentirete replicare: le masse? ma che m'importa delle masse, che sono creazioni fantastiche, a me interessano i casi concreti, perchè è con i casi concreti che io ho a che fare. E voi finirete col concludere che talora è meglio l'ignoranza che la presunzione, la quale poi è anche essa una manifestazione particolare d'ignoranza.

Il Touring, che batte alle porte di centinaia di migliaia di case, avrà il modo di attenuare, a mano a mano, l'indifferenza o ignoranza statistica che esiste in larghi strati della popolazione. È bene andare, come farà il Touring, a quelli che non vengono a noi. È una massima evangelica.

Bisogna, in verità, in molti casi, rompere il ghiaccio. È per la statistica come per tante altre cose di questo mondo: la cosa più dannosa e pericolosa è l'indifferenza.

Vi sono molti che hanno una specie di timore reverenziale delle cifre, delle cifre per sè considerate. Si vede, purtroppo, anche fra gli studenti. È come per certi cibi. Uno li scarta *a priori*, senza provarli. Se lo inducete a provarli, non poche volte succede che il riottoso si ricrede, ci prende gusto e ne diventa fors'anco un apologista.

Io ho fiducia, nel caso nostro, che l'*Annuario statistico*, il grosso o il piccolo, penetrato che sia in una famiglia, finirà più volte che non si creda a farsi propaganda da se stesso. Sarà, del resto, la propaganda migliore. Mi è capitato, e non una sola volta, di vedere certe conversioni, che poi non sono tanto miracolose.

Si apre insieme, per fare un caso concreto, con una persona di nostra buona conoscenza un volume di statistica, mettiamo, appunto, un *Annuario* o qualche cosa di simile (ormai, anche in Italia, ne abbiamo parecchie di così fatte pubblicazioni). L'amico, in principio, sfoglierà il volume quasi per cortese compiacenza verso di noi. E poi, guardando sempre più con attenzione e interesse dirà: ma quante notizie, quante cose qui si precisano! chi avrebbe immaginato, ad esempio, che fra una regione e l'altra ci fosse tanta differenza per questo fatto; ma vediamo meglio di quest'altro fatto: curioso, in pochi anni, che sbalzo in su, e chi sa perchè?; e quest'altro fenomeno? ma questo mi fa finalmente capire bene quello che io già sospettavo. E così, egregio lettore, potrei continuare nel mettere in bocca al nostro personaggio le esclamazioni ammirative. Egli è certamente destinato a diventare un fedele dei numeri.

Che queste conversioni siano da aspettarsi ce lo assicura la stessa composizione dell'*Annuario*, di quello, specialmente, maggiore. Esso è uno dei meglio ordinati e dei più ricchi. Ed è stampato con buoni spazi e con una chiarezza di caratteri che non affatica affatto. Peccato solo che, forse per economia, si vadano sopprimendo le rappresentazioni grafiche.

Vi si trova tutto quello che di solito si desidera di conoscere e che tante volte, quando se ne ha bisogno, non si sa dove andare a pescare.

I capitoli sono (nel volume, di 423 pag., dell'anno corrente) ben 23, ed ognuno ha per oggetto una categoria di fenomeni. Prima la meteorologia. Segue la popolazione, seguiamo, cioè, noi stessi presi come massa, con tanti capitoli per i fenomeni o istituti che alla popolazione stessa più direttamente si riferiscono (igiene, beneficenza, istruzione, ecc.). Vengono in appresso, in lunga serie, le cose economiche: dall'agricoltura, dall'industria, dal commercio e dai prezzi alla viabilità, alla navigazione, alle poste, al lavoro, ecc. Si passa, infine, alla vita, diremo, statale e comunale, cioè alle opere pubbliche, al credito e alla previdenza, alle finanze dello Stato e degli enti locali, alle forze armate e, per ultimo, alle Colonie, che sono come una appendice della Nazione.

I dati sono offerti, quasi sempre, in cifre assolute e in cifre percentuali. E non sono offerti solo per l'insieme del Paese, ma anche, di solito, per regione e per provincia. Guai se essi non fossero così particolareggiati. L'Italia è un Paese molto differente da una zona all'altra. I dati medi per l'insieme molte volte ci dicono poco. Essi vengono da estremi troppo distanti fra di loro. I dati locali, invece, ci rappresentano più concretamente la realtà, che è quella che, in definitiva, ci interessa e ci sta più vicina.

Non vi dico nulla del *Compendio*. Anche esso può servire, soprattutto come indicatore delle cose più essenziali e generali e come facile e comodo avviamento.

Alle conversioni a cui accennavo non gioverà solo la ricchezza dei dati e, aggiungo, delle fonti a cui si possono attingere tutti quegli altri dati che l'*Annuario* non riesce a presentarvi (e badate che l'indicazione delle fonti è preziosa, ignorate, come spesso sono, pure da persone di elevata coltura), ma gioverà anche un'altro fatto, di cui io stesso ho avuto più volte la prova.

Non pochi, intendo dire, resteranno come mortificati nell'accorgersi bruscamente che ignoravano tante e tante cose e finiranno persino col dubitare, nell'intimo, che, fra le persone di condizione meno modesta, non si sarà, a rigore, buoni cittadini e buoni italiani se si ignori ciò che è il nostro Paese negli elementi tipici ed essenziali.

Nessuno, spero, mi darà quindi dell'esagerato se affermo che l'*Annuario* contribuirà a darci una maggiore e più limpida coscienza nazionale.

Se l'Italia ha certe deficienze, ha anche certi altri vantaggi sopra molti altri popoli. Qualche volta, fra noi, si avvertono assai più le deficienze che gli svantaggi. Si diceva, anzi, che questo fosse (lo dico col verbo al passato) un tipico viziaccio italiano. L'*Annuario* ci aprirà meglio gli occhi e ci farà correggere. Non per nulla Benito Mussolini è un appassionato e un conoscitore della statistica.

Del resto, i nostri *Annuari* hanno un titolo altissimo di nobiltà proprio nel perseguimento di questi scopi, diremo, nazionali, patriottici.

I primi nostri *Annuari* furono compilati da Cesare Correnti e da Pietro Maestri. Il primo, per essere precisi, venne alla luce nel 1857-8, quando l'Italia era ancora divisa e in servitù. E sapete quale scopo si proponeva quel capostipite, piccolo di formato come un libro da messa? Lo dice il Correnti: fare la sassaiuola dei numeri, giacchè non si potevano fare le barricate. La sassaiuola era diretta a dimostrare, attraverso il dissimulato e quasi sornione linguaggio delle cifre di tutte le parti d'Italia, che l'Italia era organicamente una vera e propria unità fisica, demografica, economica. È appunto del Correnti la massima che l'Italia è *una* nella varietà e *varia* nell'unità.

Ora, il compito ammonitore e nazionale degli *Annuari* non è finito. Anzi, non finirà mai. Le generazioni che sopravvengono debbono farsi la loro cultura. E le nuove, come le vecchie, non debbono ignorare ciò che ci dicono, sopra certi diritti nazionali e storici, quelle certe cifre, ad esempio, che esprimono la possanza, la densità, la capacità espansiva della nostra popolazione.

Ma con questo l'accenno dei vantaggi degli *Annuari* non è finito. Vi sono altri vantaggi, soprattutto se consideriamo che da cosa nasce cosa e che, rotto il famoso ghiaccio, non pochi finiranno col prendere il gusto delle cifre e anche l'abitudine di esercitare la mente sopra di esse.

Ma che cosa si crede, che cosa si pretende — mi pare di sentirmi obiettare — forse

che molte e molte persone diventino veri e propri statistici? Non si vuol dire questo, ma un'altra cosa, che per taluni forse sarà una sorpresa.

Chi si abitua alle cifre fa una lietissima scoperta: che la intelligenza loro richiede meno ardua preparazione, soprattutto tecnica, di quanto in sulle prime non si immaginava. Si trova in noi medesimi la facoltà di comprendere la prima chiave del metodo che ci occorre: la facoltà o chiave che si chiama il buon senso. Il grande Laplace scriveva che lo stesso calcolo di probabilità, che è considerato come base dell'intelligenza delle statistiche e che spaventa solo col nome, altro non è che il buon senso « eretto in sistema ».

Ne volete una prova molto alla mano? I proverbi sono chiamati la sapienza del popolo, che sarebbe come dire la quintessenza del buon senso e, se volete, del senso comune. Ora, i proverbi non sono che l'effetto concentrato dell'osservazione in massa, dell'osservazione esercitata e tesoreggiata su molti e molti casi sperimentati. L'origine della logica statistica non è quindi uguale a quella dei proverbi? Ora, nessuno vorrà dichiararsi incapace di leggere (più o meno a fondo s'intende), nelle statistiche. Sarebbe, ahimè, come dichiararsi privo di buon senso. E quanto al buon senso non c'è alcuno tanto umile da dichiarare di non avere il bene di possederlo.

E non basta. Coll'esercizio della statistica, si andrà, a mano a mano, migliorando la nostra mente, si andrà addestrandola a rendersi sempre meglio consapevole di quei procedimenti logici che ognuno, per istinto, spontaneamente segue. Ciò che si fa inconsapevolmente si farà invece coscientemente. E questo sarebbe l'indice di un grande progresso mentale. L'uomo finirebbe coll'essere il guardingo e prudente osservatore di sè stesso. È la maniera di scansare gli errori: gli errori, prima nei ragionamenti e poi nelle azioni che dai ragionamenti sono tracciate e precisate.

Ma io così volo troppo? Non credo. Ognuno, si capisce, utilizzerà gli *Annuari* e le statistiche d'ogni specie nei limiti che potrà e per gli scopi che meglio crederà. Ma l'importante è che l'utilizzazione, modesta o elevata, ci sia. E affinchè la stessa ci sia, bisogna, per lo meno, cominciare ad accogliere in casa propria, come un buon amico, l'*Annuario* che il Touring offre ai suoi Soci.

Esso è un amico che, quando parla, parla breve e incisivo e che se ne sta zitto se uno non lo va ad interrogare. È, insomma, un buon attrezzo per esercitarsi in quel certo volo, almeno nei primi voli, i più difficili.

Chi farà quello che io vengo, così, a suggerire sarà compensato. Il sempre compianto Luigi Bodio, il padre della nostra statistica ufficiale, scriveva che chi ha la consuetudine di lavori come gli *Annuari statistici* « legge nelle tavole numeriche come altri leggerebbe uno spartito di musica, e quasi con altrettanto diletto ».

Ebbene, gli italiani non sono un tradizionale popolo di musicisti, un popolo amante delle armonie dei suoni? Sarà giusto per ciò che io auguri che diventiamo tutti musicisti pure nella statistica. Si aggiungerebbe, a quelli per cui natura ci ha predisposti, un diletto di più.

FRANCESCO COLETTI.

Ufficio di Consulenza Legale per i Soci

Il sempre crescente sviluppo del turismo in genere — dell'automobilismo in ispecie — e il conseguente moltiplicarsi dei quesiti in tale materia, ci hanno consigliato di perfezionare il nostro servizio di Consulenza legale, sia orale, sia per corrispondenza.

Il servizio funziona da tempo con soddisfazione per i Soci, i quali, ad ogni quesito proposto, hanno sempre trovato una sollecita ed esauriente risposta, a cura del nostro Consulente Legale.

Il servizio si limita ad esaminare e rispondere a quesiti in materia legale turistica, esclusa ogni prestazione professionale: il nostro Ufficio è un consigliere competente in ogni ramo legale turistico, è un amico disinteressato dei Soci, al quale questi si possono rivolgere, sicuri di trovare — come in ogni altro nostro servizio — quella assistenza seria e competente, che costituisce altro vanto della nostra Istituzione.

I Soci i quali intendono di approfittare di questo Servizio — che il T. C. I. pone gratuitamente a loro disposizione — possono indirizzare le loro richieste alla nostra Sede, Corso Italia 10, Milano [105] - Reparto VI.

ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

Nuove pubblicazioni dell'ENIT.

FORLÌ. - È uscita l'edizione in lingua tedesca della piccola guida di Forlì pubblicata recentemente dall'ENIT.

Questa nuova pubblicazione, particolarmente dedicata ad una importante corrente turistica, qual'è quella dei tedeschi che visitano l'Italia, servirà alla migliore conoscenza della illustre città di Romagna di cui dà una compiuta diligente descrizione. La Guida è adornata di nitide fotografie, tra le quali attirano l'occhio del lettore la casa del Duce, il piccolo cimitero dov'è sepolta la Madre di Lui, la Rocca delle Caminate, la nuova stazione ferroviaria. Una nitida pianta completa l'elegante volumetto.

PUGLIA. - Nella collezione delle piccole monografie regionali pubblicate dall'ENIT è uscita una guida di Puglia dovuta alla collaborazione tra l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, l'Ente Pugliese di Cultura Popolare e le Ferrovie dello Stato.

Edita in italiano e in francese, corredata di belle fotografie e di una carta geografica, questa piccola guida di Puglia sarà letta con interesse dai turisti.

AREZZO. - Si è pubblicata a cura dell'ENIT, una nuova succinta guidina dedicata ad Arezzo. Edita in lingua italiana, la nuova pubblicazione dà al turista notizie utili e cenni storici sulla antica e fiera città toscana che fin dalla remota antichità fu sempre madre feconda di fervidi ingegni.

La nuova pubblicazione dell'ENIT, che ha visto la luce in occasione delle feste commemorative petrarchesche, è stata largamente distribuita a tutti coloro, studiosi e turisti, che per la ricorrenza si sono recati ad Arezzo.

Le linee aeree civili italiane: Trieste-Zara.

L'ENIT in relazione allo specifico compito per la propaganda del turismo aereo affidatagli dal Governo, dedica una collana di succinte monografie alla illustrazione delle linee italiane di Aviazione Civile.

Si è pubblicata ora quella che illustra la linea Trieste-Zara. Corredata di nitide illustrazioni, la nuova pubblicazione dell'ENIT, descrive la pittoresca serie di visioni che si offre allo sguardo del viaggiatore nel tragitto per le vie dell'aria da Trieste a Zara.

La nuova trasmissione da Genova del Radio-Giornale dell'ENIT.

L'ENIT ha iniziato anche dalla nuova stazione radiofonica di Genova dell'E.I.A.R. la trasmissione serale del suo Radio-Giornale. Continuano intanto le trasmissioni periodiche da Roma di speciali edizioni del Radio-Giornale dell'ENIT in lingue estere. Alle trasmissioni in francese e in inglese, si è aggiunta quella in tedesco.

La Mostra del turismo italiano all'Esposizione di Barcellona.

Ha avuto luogo, presso la sede dell'ENIT, sotto la presidenza del Direttore Generale, una riunione dei maggiori Istituti ed Enti interessati alla propaganda turistica nazionale, nell'intento di prendere accordi per la sistemazione della Mostra del Turismo Italiano nel padiglione assegnato al nostro Paese all'Esposizione Internazionale di Barcellona che avrà luogo nel maggio 1929. L'organizzazione della Mostra — com'è noto — è stata affidata all'ENIT.

Alla riunione sono intervenuti l'on. Lantini, presidente della Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo, il gr. uff. Ravà, Presidente dell'E.N.A.P.I. e il dott. Piazzoni per il T.C.I.

Il prof. Mariotti ha fatto rilevare le difficoltà che l'organizzazione della Mostra incontra, per la ristrettezza dello spazio ad essa riservato nel padiglione italiano.

L'on. Lantini ha esortato tuttavia gli Enti e Istituti interessati ad unirsi in uno sforzo comune, affinchè la Mostra del Turismo italiano eccella anche nel poco spazio.

In seno alla Mostra del Turismo, verrà poi organizzato un Ufficio Informazioni, con apposito personale specializzato, che sarà fornito dalla C.I.T. Oltre ad una Mostra collettiva, vi saranno Mostre speciali del T.C.I., dell'ENIT, del Consorzio Nazionale Fascista Stazioni di Cura Soggiorno e Turismo. Inoltre, in una sala appositamente designata verranno proiettate films di propaganda dell' Istituto L.U.C.E.

L'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche pubblicherà per l'occasione un apposito opuscolo di propaganda in lingua spagnola che verrà distribuito a tutti i visitatori del padiglione italiano.

Le Mostre del Turismo e del traffico alla fiera di Tripoli.

Come è noto, alla prossima Fiera di Tripoli, che verrà inaugurata il 20 marzo e che rimarrà aperta fino al 20 maggio, vi saranno interessanti mostre del turismo e del traffico,

comprendenti tutto ciò che interessa il movimento turistico e l'importantissimo problema delle comunicazioni della Colonia.

Il movimento turistico verso Tripoli sarà certo, quest'anno, maggiore dell'anno scorso, per l'aumento delle linee marittime. Tripoli è senza dubbio una mèta turistica di primissimo ordine, sia per il clima eccezionale, sia per le possibilità di raggiungere altre località di grande interesse. Giova ricordare, ad esempio, che un servizio di torpedoni, con capolinea a Tripoli, permette di raggiungere, attraverso il confine tunisino, Gabes e di qui — in ferrovia — Tunisi. Sono sorte inoltre numerose iniziative turistiche che consentono di accedere facilmente alle località più celebrate della Tripolitania, come Leptis Magna, Sabratha, ecc.

Il Consiglio dei Ministri approvava recentemente un decreto per il nuovo ordinamento di immigrazione coloniale in cui fra l'altro si stabiliva l'abolizione del passaporto speciale per le Colonie e la soppressione del deposito finora richiesto per ottenere il rilascio del passaporto stesso.

Il Ministero delle Comunicazioni e le Compagnie di Navigazione concederanno anche quest'anno notevoli riduzioni.

Si stanno preparando a Tripoli varie manifestazioni sportive ed artistiche, festeggiamenti e congressi.

L'ENIT e il Comitato per la "Primavera Romana".

Il Comitato Permanente per la « Primavera Romana », con il quale l'ENIT collabora attivamente, sta concretando opportuni accordi con gli organi tecnici competenti allo scopo di convocare a Roma un « Rallye Automobilistico Internazionale » nella seconda quindicina del mese di gennaio, e di fissare il programma per la prossima stagione primaverile che comprenderà, oltre al « Concorso Ippico Internazionale » e al « Circuito Automobilistico Internazionale », importanti avvenimenti mondani.

Le Ferrovie dello Stato accorderanno per l'occasione notevoli riduzioni e facilitazioni che renderemo note a tempo opportuno.

Informiamo intanto che una riduzione del 30 per cento è stata accordata per i viaggi di andata e ritorno per Roma nei periodi dal 5 al 20 gennaio 1929 in occasione della Mostra Naz. dell'Ammobiliamento della Casa Popolare. I biglietti saranno validi 5 giorni per le provenienze dal Lazio e 10 giorni per le altre provenienze.

La propaganda dell'ENIT per la Repubblica di S. Marino.

L'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche sta preparando, di concerto con le Ferrovie dello Stato, un opuscolo illustrato di propaganda storico-turistica per la Repubblica di S. Marino. Lo stesso ENIT ha lanciato in tutte le stazioni italiane e nelle principali stazioni estere, un artistico cartello a colori, riproducente il Palazzo del Governo.

Il Consiglio della Repubblica di S. Marino, su proposta della Reggenza, ha concesso all'unanimità la cittadinanza onoraria della Repubblica a S. E. il sen. prof. Luigi Rava, Presidente dell'ENIT.

Scuole alberghiere.

A Roma. - Il 3 dicembre si è riaperto presso la Scuola Elementare Maschile « Regina Elena » in via Puglie n. 6, il Corso per Segretarie d'albergo, istituito dal Governatorato con la collaborazione dell'ENIT e della Federazione Alberghi e Turismo (Sezione di Roma).

Detto corso funzionerà soltanto per l'anno scolastico attuale, essendo intendimento degli enti interessati, di dar vita, col prossimo anno, ad un'istituzione più completa e meglio rispondente alle necessità dell'industria alberghiera. Il programma d'insegnamento è il seguente: tecnica alberghiera e contabilità alberghiera; computisteria e ragioneria; calligrafia e stenografia; cultura generale; lingue estere (francese, inglese); assicurazioni.

A Torino. - Presso le Scuole Municipali « Torquato Tasso » in Torino, ha avuto luogo l'inaugurazione del settimo corso della « Scuola Pratica dell'albergatore », fondata dalla « Pro Piemonte » col concorso della locale Associazione degli Albergatori, sotto gli auspici dell'ENIT e col sussidio del Comune e della Provincia.

Il turismo italiano e la stampa estera.

L'Ufficio Stampa dell'ENIT, continuando la sua indagine, attraverso la stampa estera, intorno ai giudizi ed informazioni sull'Italia turistica, segnala le impressioni di viaggio, nel nostro Paese, raccolte dal sig. De Greal, pubblicate dal Giornale *Victoire*.

Dice il De Greal fra l'altro: « Ciò che colpisce maggiormente il viaggiatore che entra nel Regno del Duce e del Fascismo è anzitutto la semplicità e la rapidità con cui si effettua il servizio di dogana e dei passaporti. Sono stato già in Italia un'altra volta dopo la guerra, prima dell'avvento di Mussolini al potere. Paragonando ciò che vidi allora e ciò che ho visto oggi, debbo constatare un grande miglioramento sotto tutti i punti di vista.

« I doganieri e gli agenti di polizia esercitano la loro funzione senza dare fastidi inutili ai passeggeri che essi trattano con perfetta educazione. I treni giungono a destinazione con una precisione matematica secondo le indicazioni degli orari.

« Debbo dichiarare che nei miei precedenti viaggi in Italia non ebbi mai a constatare tale esattezza. La pulizia dei vagoni è incontestabile per tutte e tre le classi. Ogni treno è accompagnato da un rappresentante della Milizia ferroviaria, il quale ispeziona le vetture del convoglio per assicurarsi che tutto va bene. L'ordine è perfetto ».

VITA DEL TOURING

Il Touring Club e la purezza della lingua italiana.

Per rispondere ancora una volta all'ormai vieto appunto che si fa al nome del Touring Club Italiano, il nostro Presidente indirizzò al Direttore del giornale *Il Popolo d'Italia*, che la pubblicò nel N. 277 (21 novembre 1928) la lettera seguente, che riproduciamo per quelli fra i lettori i quali ancora non conoscessero i termini della questione.

« Appaiono con qualche frequenza sui giornali osservazioni e proposte rivolte ad ottenere una maggior purezza della lingua nostra, e poichè talvolta si è fatto riferimento anche al Touring Club Italiano, voglia la S. V. consentirmi qualche chiarimento.

« La questione del nome del Touring non è nuova. Essa è stata a suo tempo ampiamente e lungamente discussa, e riassumiamo qui di seguito le principali ragioni che hanno condotto all'adozione di tale nome ed alla conservazione di esso. Anzitutto la tradizione; è con questo nome che il Touring 34 anni fa è stato fondato. Se allora il Sodalizio ebbe un'appellativo di cui la parte esotica viene ancora talvolta criticata, gli è perchè « Touring » è, nel fatto, parola tecnica speciale senza equivalenti in altre lingue. L'uso di questa parola, adoperata dagli inglesi a riassumere le complesse manifestazioni del viaggiare, fu adottato anche dalle altre Nazioni che, in quel turno di tempo, o anche assai più tardi, costituirono consimili sodalizi, sebbene fra di esse alcune siano tra le più gelose della propria personalità linguistica. Hanno la parola « Touring » nel titolo delle rispettive associazioni nazionali, oltre agli Stati di lingua inglese, questi altri: Argentina, Austria, Belgio, Danimarca, Ecuador, Finlandia, Francia, Germania, Giappone, Grecia, Lussemburgo, Norvegia, Perù, Principato di Monaco, Paraguay, Polonia, Russia, Spagna, Svezia, Svizzera, Uruguay: le principali Nazioni del mondo dunque, in fatto di turismo; e questo è esempio degno di riflessione.

« Le associazioni sopra nominate sono unite in una grande federazione (l'Alliance Internationale du Tourisme) che, pienamente rispettando l'autonomia degli enti federati, è associazione di studio e di propulsione per il turismo. Ed è un legittimo orgoglio per chi vi rappresenta la nostra Associazione, il sentirsi ripetere che « il Touring Club Italiano è di tutti i Touring Clubs del mondo il più numeroso, il più ricco, il più fattivo ».

« Oggi il nome di Touring Club Italiano è legato a tali manifestazioni di purissima italianità da simbolizzare, tal quale è, concetti altamente, fattivamente ed esclusivamente nazionali. Esso è anche popolarmente legato ad opere che non morranno, quali azioni di propaganda per progressi in diversi campi ed ambienti che ebbero influenza sulla legislazione e sulla stessa vita sociale italiana.

« Esso è consacrato lungo le vie d'Italia da migliaia e migliaia di provvidi cartelli indicatori, e rimarrà in fronte a milioni di volumi, di guide, di carte, di riviste, di opere varie in cui da 30 anni si va svolgendo, sotto le forme più diverse, la descrizione della Patria.

« Questi sono i motivi per cui questo nome è ancora rispettato ed amato; queste sono le opere, le « costruzioni di italianità » che il Touring vanta al suo attivo e che gli permettono di asserire, che, in fatto di patriottismo, esso non è secondo a nessuno, ed è perciò insospettabile se continua la sua via sotto un nome di cui una parte è presa dalla lingua che possiamo ormai dire internazionale — internazionale come il turismo — e che è quella parlata da 600 milioni di persone.

« Diciamo lingua internazionale: perchè bisogna ben distinguere, a nostro parere, tra il malvezzo di sostituire parole straniere a quelle correnti nel linguaggio italiano (come sarebbe *soirée* per serata, *déjeuner*, *lunch* per colazione, merenda, ecc.) e il conservare il segno di origine a istituzioni o invenzioni venuteci dall'estero. Anche la parola *tranvia* non è che un travestimento, attraverso il quale l'origine straniera traspare chiaramente. Travestimento possibile in alcuni casi, assurdo o ridicolo in altri.

« Il « golf » è un giuoco che va estendendosi rapidamente anche da noi. Non siamo noi che l'abbiamo inventato: accettandolo, è giusto che lo riceviamo col suo nome, così come non ci sentiremmo di obbligare una famiglia Stuart che si fosse trapiantata in Italia a tradurre il proprio cognome. Ma dicendo lingua internazionale, non vogliamo accennare a quelle locuzioni che sono adottate da questo o quel popolo in luogo di un termine che manca alla lingua nazionale, bensì a quelle che hanno il valore di una moneta comune equivalente per tutti i paesi. La scienza ne ha una ricca serie: *gneiss*, *coherer*, *plancton*, ecc. *Touring Club* è di questa categoria. Ma chi se ne adonta, studî i vocabolari stranieri e vedrà come di tali termini l'Italia sia stata parca importatrice e ricca esportatrice. Quante parole, locuzioni, termini abbreviativi sono passati dalla nostra nelle altre lingue e vi restano, senza che alcuno pensi a denunciarle per oltraggio alla purità!

« Ragioni analoghe hanno indotto il nostro Reale Automobile Club d'Italia a prendere anch'esso il nome di « Club », così come Automobile Club si chiamano le consimili associazioni di ben 20 Stati. Sono le stesse ragioni che

hanno indotto l'Aero Club d'Italia a chiamarsi anch'esso « Club », così come hanno fatto le associazioni consorelle di ben 16 Stati (sempre, beninteso, oltre a quelli di lingua inglese). E che dire infine degli innumerevoli « Clubs » Alpini e Motociclistici e Ciclistici, ecc. — cominciando da quelli italiani — sparsi in tutto il mondo?

« Che se poi vogliamo far questione di vocabolario, possiamo dire che la voce Touring è registrata sia dallo Zingarelli (Vocabolario della Lingua Italiana - 1928 - Milano, Bietti e Reggiani); sia dal Bettazzi-Bragagnolo-Chiarini (Dizionario Italiano per le Scuole Medie - 1922 - Galizia - Torino), sia nel nuovissimo Melzi (Milano - A. Vallardi). Anche il Panzini la registra nel suo « Dizionario Moderno » e ammette che l'origine ne giustifica l'adozione: e riconosce la difficoltà di sostituirla adeguatamente. Ma poi egli e tutti gli altri che non vorrebbero ammettere l'uso legittimo di Touring Club, accordano piena cittadinanza ai suoi derivati: turismo, turisti, che non avrebbero significato se non fossero in relazione col Touring ».

Postilla ortografica.

Ecco un altro piccolo appunto che ci venne fatto, non da molti a dir il vero, e piuttosto da curiosi di conoscere se si trattava di una svista della tipografia o di un criterio determinato da chiare ragioni. Si tratta delle parole apostrofate in fine di riga.

Qualcuno memore ancora dei rabbuffi toccatigli in iscuola quando, senza molto pensare era andato a capo dopo un'innocente *l'* o un *d'*, si sorprese che noi ignorassimo gli elementari principî dell'ortografia. Forse egli stesso non si domandò se tale principio avesse una base razionale. Comunque, in materia che è più tradizione che ragionamento, non ci saremmo arrischiati a far da novatori; ma ci soccorreva e ci soccorre un autorevole consenso, quello di Francesco d'Ovidio, maestro onoratissimo di glottologia e di critica letteraria, e per tale riconosciuto da sommi ingegni, che onorano la cultura italiana. Ora il D'Ovidio, in una avvertenza premessa a quel suo bellissimo volume di « Rimpianti » (Palermo, Sandron, 1903) e ribadito nei nuovi studî danteschi (Milano, Hoepli, 1906), si esprimeva in proposito così:

« Ho voluto proprio romperla con una norma ortografica così arbitraria e gretta, spesso dannosa allo stile o finanche alla grammatica. Il bel fondamento che i grammatici le diedero è che in fin di riga la parola apostrofata resta impronunziabile di per se stessa, e costringe il lettore a guardare anticipatamente il principio della riga seguente. Non badarono che ciò avviene del pari quando si spezza *got-ta, goc-cia, ap-porre* e così via; e che un rimedio ben peggiore è il costringere a scrivere all'occorrenza *Di altro lato, una mano lava la altra,* mettere *barriere tra la Italia e l'Italia, in quattro e quattro otto, di amore e d'accordo* o *d'amore e di accordo*, e simili altre goffaggini. Sarebbe tempo di smetterla; e, in cambio di tante innovazioni o rievocazioni ortografiche tutt'altro che lodevoli, spazzar via certe norme pedantesche che non hanno nè babbo nè mamma, o meglio, han per babbo un sofisma, per mamma la cieca abitudine e per balia la paura di parer ignoranti trasgredendole ».

Confessiamo che, se ci fossimo posti noi la questione, l'avremmo risolta con minore vivacità, ma giungendo alle stesse conclusioni.

Comunque esse ci sono parse molto persuasive e speriamo valgano a convincere anche quelli dei nostri lettori che avevano fatto il rilievo.

G. B.

A Delegati del Touring nel Consiglio Generale e nell'Assemblea del Reale Automobile Club d'Italia furono confermati, per deliberazione della Direzione Generale del Touring i Consiglieri Bognetti e Moldenhauer e il Segretario della Delegazione Romana, Gr. Uff. Italo Bonardi.

Non occorre di ricordare che, nel Consiglio del Touring, il Reale Automobile Club d'Italia è rappresentato dal suo Presidente Senatore Crespi e dal Gr. Uff. Arturo Mercanti.

3° elenco periodici che accordano lo sconto ai Soci del T. C. I.

Milano. – *L'Economia domestica* (mensile), Edit. Facchiero, Piazza S. Carlo, 2; Abbon. annuo per i Soci del T. C. I. a L. 20 anzichè L. 25; – *Bellezze d'Italia*, rivista semestrale illustrata, Corso Vitt. Eman., 22; Abbon. ai Soci del T. C. I. a L. 100 anzichè L. 120; – *I Santuari d'Italia Illustrati*, pubblicaz. mensile, abbon. a L. 18 anzichè L. 20. Eguale abbuono (L. 18 in luogo di L. 20) vien fatto agli acquirenti dell'annata 1928.

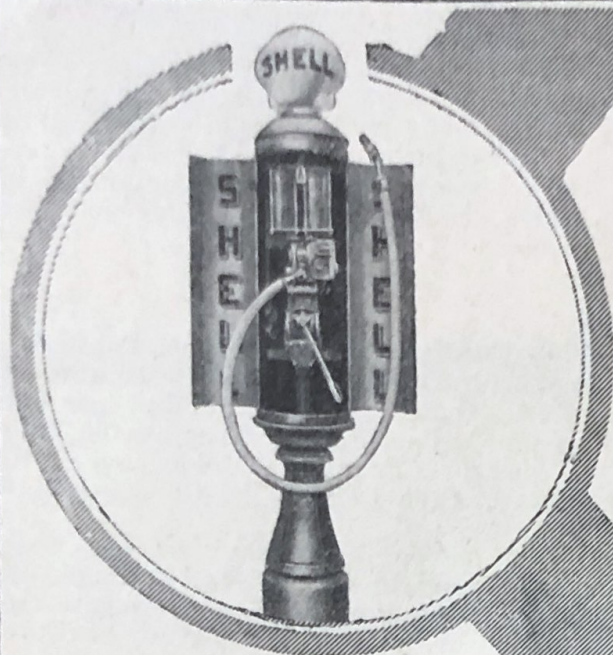
Roma. – *Peregrina*, rassegna della vita errante, mensile di Turismo, Viaggi, Hôtels – Via della Mercede, 11 – 10 %.

« L'Alpe ».

Contemporaneamente a questo numero di Rivista esce il fascicolo di gennaio della nostra Rivista Forestale. Esso contiene un articolo interessantissimo e di piena attualità dovuto alla penna di Eliseo Jandolo: « *La montagna e le leggi per la bonifica integrale* ». Contiene altresì i seguenti articoli: G. Bognetti: « *1928-1929* »; Senni: « *Sicilia forestale* »; Reviglio: « *Selvicoltura eritrea* »; Paolucci: « *Avifauna sarda* ». Seguono: Appunti e note pratiche, Vita forestale all'estero, Rassegna bibliografica, Notizie ed echi.

Invitiamo a rinnovare l'abbonamento i vecchi abbonati che ancora non vi hanno provveduto, e ad abbonarsi tutti gli amici del bosco, del pascolo e del monte.

Nell'articolo intitolato « Francisco d'Olanda » pubblicato nel numero di marzo 1928 fu involontariamente omesso di dire che tutti i brani tradotti dai Dialoghi del detto artista appartengono alla traduzione, fino ad ora unica in Italia, della Signora Antonietta Maria Bessone Aureli.

SHELL

IL SOLO DISTRIBUTORE STRADALE CHE OFFRE:

PRECISA, VISIBILE MISURA

QUALITA' PURA

MASSIMA RAPIDITA' NEL RIFORNIMENTO

ESENTI DA CENERI E SCRUPOLOSAMENTE RAFFINATI

FLUIDI A FREDDO, MA VISCOSI A CALDO

ESENTI DA SOSTANZE PECIOSE E DA RESIDUI CARBONIOSI

PER ILLUMINAZIONE, RISCALDAMENTO, USI INDUSTRIALI

SPLENDENTE

RADIANTE

LAMPANTE

SOCIETA' "NAFTA" GENOVA

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Il calendario internazionale per il 1929.

E' stato concretato, per il 1929, il seguente calendario delle gare sportive automobilistiche internazionali:

Febbraio 9 – SVEZIA: Corsa Internazionale d'Inverno.
Marzo 17 – FRANCIA: Corsa in salita della Turbie.
» 31 – FRANCIA: Circuito della Garonna.
Aprile 1 – GRAN BRETAGNA: Corsa a Brooklands.
» 7 – ITALIA: *Circuito Alessandria « Pietro Bordino »*.
» 13-14 – ITALIA: *Coppa delle Mille Miglia.*
» 14 – MONACO: I° Grand Prix Automobile.
» 21 – ITALIA: *Circuito di Cremona.*
» 21 – FRANCIA: Grand Prix A. C. del Marocco.
» 27-28 – ITALIA: *Giro di Sicilia.*
» 28 – CECOSLOVACCHIA: Corsa in salita Zaroslaw e Jiloviste.
Maggio 5 – ITALIA: *Targa Florio.*
» 8-12 – GERMANIA: IX Circuito di Wiesbaden.
» 12 – ITALIA: *Coppa Messina.*
» 19 – ITALIA: *Coppa della Fiera e Gran Premio di Monza.*
» 19-20 – FRANCIA: Trofeo Edw. Whitechurch.
» 20 – GRAN BRETAGNA: Corse a Brooklands.
» 26 – ITALIA: *Reale Premio di Roma.*
Giugno 2 – BELGIO: Grand Prix des Frontières (Chimay).
» 2 – GERMANIA: Corsa in salita di Kessel.
» 2 – FRANCIA: Corsa di velocità (A. C. Rhêne).
» 9 – CECOSLOVACCHIA: Circuito del Monte Praded.
» 9 – ITALIA: *Circuito del Mugello.*
» 9 – FRANCIA: Corsa Toul-Nancy.
» 15-16 – FRANCIA: VI° G. P. di Resistenza di 24 ore.
» 16 – SPAGNA: Corsa in salita della Rabassada.
» 16 – POLONIA: Concorso internazionale di turismo dell'A. C. di Polonia.
» 19-24 – GERMANIA: Circuito di Baden Baden.
» 22-25 – LETTONIA: Corsa di resistenza Germania - Lettonia ed Estonia.
» 30 – FRANCIA: Grand Prix dell'A. C. F.
Luglio 6-7 – BELGIO: Grand Prix del Belgio (Spa).
» 7 – FRANCIA: V° Grand Prix della Marna.
» 7 – AUSTRIA: Corsa in salita dell'Arlberg.
» 12-13 – IRLANDA: Circuito Internazionale.
» 14 – GERMANIA: Gran Premio delle Nazioni per vetture sport.
» 20-21 – FRANCIA: Grand Prix A. C. du Nord e Coppa Boillot.
» 21 – ITALIA: *Circuito di Montenero* (*Coppa Ciano*).
» 25 – SPAGNA: VII° G. P. San Sebastiano.
» 31 – SPAGNA: Gran Premio di Spagna.
Agosto 2-3 – ITALIA: *Coppa Abruzzo.*
» 4 – ITALIA: *Coppa Acerbo.*
» 5 – GRAN BRETAGNA: Corse a Brooklands.
» 11 – FRANCIA: Corsa del Mont Ventoux.
» 11 – POLONIA: Corsa in salita dei Tatra.
» 17 – GRAN BRETAGNA: Tourist Trophy.
» 18 – SVIZZERA: Corsa in salita del Klausen.
» 18 – AUSTRIA: Coppa delle Alpi.
» 18 – FRANCIA: Grand Prix de Comminges.
» 25 – GERMANIA: Corsa Internazionale dell'A.D.A.C.
» 25 – POLONIA: Corsa dei 20 Km. a Lwow.
» 25 – FRANCIA: Corsa di Chamonix-Mont Blanc.
Settembre 1 – JUGOSLAVIA: III^a Corsa di Zagreb.
» 7-8 – FRANCIA: Trophée National (Boulogne).
» 8 – AUSTRIA: Corsa in salita di Gaysberg.
» 8 – ITALIA: *Gran Premio d'Europa.*
» 15 – AUSTRIA: Corsa in salita del Semmering.
» 21 – GRAN BRETAGNA: Corse a Brooklands.

I Saloni a Roma e all'estero nel 1929.

Conformemente alle direttive impartite dal Governo Nazionale ed all'espresso desiderio del Duce, l'Unione Italiana Fabbriche Automobili deliberava, come è noto, di tenere in Roma, dal 1° al 10 febbraio p. v., il secondo Salone Internazionale dell'Automobile.

Il Salone, riconosciuto dal « Bureau international permanent des constructeurs d'automobiles », sarà regolato dalle stesse norme che regolarono il Salone di Parigi, ed avrà sede nel Palazzo delle Belle Arti, in via Nazionale, e nella retrostante area di 6000 mq., che verrà convenientemente coperta e sistemata. Anche quest'anno verrà consentita e riconosciuta una sola mostra dell'automobile, cosicchè coloro che partecipassero ad altre manifestazioni del genere non riconosciute incorrerebbero — a quanto informava l'*Agenzia Stefani* — nelle sanzioni nazionali e internazionali.

Si apprende intanto che nell'anno corrente avranno luogo i seguenti altri Saloni automobilistici europei:

Dal 4 al 20 gennaio, il Salone olandese dell'auto in Amsterdam; dal 22 febbraio al 3 marzo il Salone dell'auto a Copenaghen, riservato alle macchine da turismo ed accessori; dall' 8 al 17 marzo, nella stessa città, il Salone per le automobili industriali, i motocicli, i motoscafi, gli accessori e le gomme; dal 15 al 24 marzo, il Salone svizzero.

La organizzazione dei Saloni nel Nord America è regolata dal seguente calendario per il 1929: 5-12 gennaio, New York; 26 gennaio-2 febbraio, Chicago; 26 gennaio-2 febbraio, Cleveland; 9-16 febbraio, Los Angeles; 23 febbraio-2 marzo, S. Francisco.

La Coppa Automobilistica delle Mille Miglia.

Organizzata dall'Automobile Club di Brescia e dalla *Gazzetta dello Sport*, verrà disputata nei giorni 13 e 14 aprile p. v., la terza Coppa delle Mille Miglia, la cui utilità e praticità, nei rapporti della costruzione automobilistica e della propaganda, ha riscosso tanti e così autorevoli riconoscimenti. E' prevista la partecipazione dei migliori assi del volante italiani e stranieri all'importante manifestazione, che si onora del consenso e dell'incitamento del Duce e di S. E. l'On. Augusto Turati.

La prova verrà disputata sul percorso Brescia-Parma-Bologna-Passo della Futa-Firenze-Siena-Viterbo-Roma-Civita Castellana-Terni-Perugia-Macerata-Ancona-Bologna-Rovigo-Padova-Treviso-Feltre-Primolano-Vicenza-Verona-Brescia: in tutto circa 1618 chilometri.

Sono ammesse alla corsa le automobili della categoria Sport appartenenti alle seguenti

classi: *speciale* fino a 1100 cmc.; *F*) da 1100 a 1500; *E*) da 1500 a 2000; *D*) da 2000 a 3000; *C*) da 3000 a 5000; *B*) da 5000 a 8000. Su ogni vettura dovranno prendere posto un conducente e un conducente di riserva.

Per quanto riguarda la carrozzeria, le automobili concorrenti dovranno rispondere a tutti i requisiti richiesti dall'annesso C. del regolamento generale sportivo dell'A.I.A.C.R. La classifica verrà fatta in base al minor tempo.

I premi saranno così distribuiti: ai primi, secondi e terzi arrivati delle due classi *speciale* ed *F*) rispettivamente L. 10.000, 5000, 3000; ai primi, secondi e terzi arrivati delle classi *E*), *D*), *C*) e *B*) rispettivamente L. 15.000, 5000, 3000. Oltre i premi di classe, verranno assegnati: al primo assoluto L. 40.000, al secondo assoluto L. 20.000, al terzo assoluto L. 12.000. Tutti gli arrivati in tempo massimo avranno una medaglia d'oro ricordo. Inoltre, alla Casa costruttrice, la cui *équipe* di tre concorrenti arriverà al completo nel minor tempo, verrà assegnato il Gran Premio Brescia « La Vittoria alata », copia bronzea dell'originale conservato nel Museo Romano di Brescia, riprodotta dallo scultore Atti e donata dal Conte Ajmo Maggi.

Anche quest'anno l'interessante manifestazione, vero « criterium » della costruzione di serie, per la classifica dei tipi dell'annata, promette di riuscire egregiamente e di non smentire la sua grande popolarità.

I premi per le prossime gare automobilistiche siciliane.

Quest'anno le classiche prove che formano il programma primaverile dell'Automobile Club di Sicilia, non avranno premi di categoria, ma solamente di classifica generale. Questi premi saranno 10 e formeranno un totale di 240 mila lire di cui 100.000 al primo, 40.000 al secondo, 30.000 al terzo, 20.000 al quarto, 10.000 al quinto e sesto, 8000 al settimo e ottavo, 7000 al nono e decimo.

La categoria dei 1100 cmc., che disputerà una corsa su tre giri del circuito, sarà dotata di 10.000 lire di premi. Infine, il Giro di Sicilia, che verrà disputato il 28 aprile, cioè una settimana prima della Targa, avrà un totale di 100.000 lire di premi, di cui 50.000 al vincitore, 30.000 al secondo, 20.000 al terzo, ecc.

Il turismo siciliano e le iniziative dell' « A. S. T. I. S. ».

Avemmo campo di illustrare in questa Rivista le benemerenze e le iniziative della « A. S. T. I. S. », Associazione per lo Sviluppo del Turismo in Sicilia, il cui programma si può dire ben sintetizzato nelle efficace denominazione. Nel breve periodo di un biennio trascorso dalla data della sua istituzione, il provvido Ente, rappresentante dell'E.N.I.T. nella regione siciliana, ha saputo raggiungere un intenso ritmo di attività ed apportare un salutare perfezionamento alla organizzazione dei suoi servizi.

Siamo lieti ora di pubblicare in succinto il programma della sua più recente iniziativa: l'organizzazione di giri turistici regolari in automobile attraverso il territorio dell'Isola, al quale natura, arte e storia conferiscono tanto fascino.

Dal 15 gennaio al 15 maggio 1929 avrà luogo una escursione quotidiana per Segesta, in *salon-car* di gran lusso, con partenza da Palermo alle ore 9 e ritorno alle ore 18. Prezzo del biglietto andata e ritorno, L. 65.

Dal 1° febbraio al 30 aprile verranno effettuati i seguenti servizi, con partenza da Palermo, effettuati con vetture da turismo Lancia a 5 posti e con limousine-salon a 7 posti.

Ogni martedì e giovedì, giro completo della Sicilia in 9 giorni; prezzo del biglietto, L. 975.

Ogni mercoledì e giovedì, giro della Sicilia in 8 giorni; prezzo L. 825. Ogni martedì e mercoledì, escursione di 3 giorni per Segesta, Selinunte, Agrigento; prezzo L. 340. Ogni martedì escursione in due giorni ad Agrigento; prezzo L. 275. Ogni domenica, escursione di mezza giornata per Piana dei Greci e ritorno; prezzo L. 50.

Avrà luogo inoltre, ogni mercoledì, con partenza da Siracusa, una escursione di 3 giorni per visitare Agrigento ed Enna, al prezzo di L. 555 per posto.

In tutti gli itinerari comprendenti il tratto Catania-Taormina o viceversa è inclusa la visita alle lave dell'Etna eruttate nel novembre 1928.

Sono in vendita biglietti di sezione e biglietti di sezioni combinate, che permettono al turista a Palermo, ad Agrigento, a Siracusa e a Taormina tutte le combinazioni di itinerario a sua scelta. Nei biglietti di giro completo, in quelli di giro di 8 giorni, di sezioni combinate e di escursione di due e tre giorni, sono comprese le *visite locali* della città, monumenti ed antichità, ad Agrigento, Siracusa e Catania, qualora qualcuna di esse sia stazione intermedia dell'itinerario.

Si rende noto inoltre che l'A. S. T. I. S. gestisce posti di ristoro a Segesta, presso il Tempio, e a Siracusa, presso il Castello Eurialo. Ad essa sono poi associati i migliori alberghi di Sicilia.

Opuscoli illustrativi possono richiedersi presso la Direzione dell' A. S. T. I. S., via Libertà, 52, Palermo, presso tutti gli Uffici di Viaggio e Turismo, le Compagnie di Navigazione e i migliori alberghi.

Nozione del reato di « fuga dell'automobilista investitore ».

La Corte d'Appello di Milano (27 luglio 1927, imp. Maloschi), ha ritenuto responsabile del reato di fuga di cui all'art. 28 Cod. stradale, il guidatore di un autobus in servizio pubblico su linea urbana che, dopo aver investito un ciclista, si allontanò dal luogo del sinistro abbandonando quivi la macchina investitrice.

I concetti da cui è partita la C. d'App. di Milano ci sembrano degni di rilievo, pur sem-

brandoci in aperto contrasto con l'orientamento dato dalla Cassazione Penale alla nozione dei reati di fuga e mancata assistenza. Sembra infatti che se il legislatore volle punire con l'art. 28 Cod. Stradale chi, con la fuga, impedisce o rende difficoltose le indagini per l'identificazione con la speranza di restare impunito, non si possa considerare contravventore a tale disposizione chi provvede a designare la propria identificazione all'Autorità con l'abbandono sul luogo della macchina con tutte le carte che ne indicano il proprietario ed il conducente.

Quanto al reato di «mancata assistenza» esso non ci sembra materialmente configurabile per un investimento avvenuto in pieno giorno in una via cittadina frequentatissima, necessitando, per la sussistenza di tale reato gli estremi di fatto che rendano praticamente possibile che l'investito resti abbandonato senza nessun soccorso per parte di alcuno: il che deve a priori essere escluso in fattispecie del genere.

Inconvenienti da eliminare.

Ci viene da più parti segnalata l'eccessiva facilità con cui gli automobilisti di passaggio per Recco vengono fatti oggetto di contravvenzione da parte di quei vigili urbani. Di contro, i cittadini di Recco sembrano mostrare la più olimpica indifferenza alle esigenze del traffico automobilistico e se la passano nel bel mezzo della strada, sordi ad ogni segnale o richiamo. Poichè dalle statistiche risulta che ben quattrocento autoveicoli transitano giornalmente per Recco, dobbiamo augurarci che, con un po' di buona volontà e di consapevolezza da parte di tutti — vigili, automobilisti e pedoni — tali inconvenienti vengano eliminati per il vantaggio comune.

La sigla della nazionalità negli autoveicoli.

In taluni Stati viene rigorosamente rifiutato l'ingresso degli autoveicoli che non abbiano in perfettissima regola la targa indicante la nazionalità. E' fatto speciale divieto di dipingere la lettera distintiva della nazione, come molti sogliono fare, su uno dei parafanghi posteriori. Si raccomanda pertanto agli automobilisti di fare attenzione a che tale sigla sia in perfetto ordine.

La circolazione degli autoveicoli nel Canton dei Grigioni.

Sino al 30 aprile 1929 l'entrata e l'uscita degli autoveicoli nel Canton dei Grigioni sono autorizzate esclusivamente dalle ore 7 alle 21. Per ottenere la concessione di transito nelle altre ore, in casi di particolare urgenza, occorre pagare una tassa di due franchi.

Stati Uniti e Abissinia: un massimo e un minimo nella distribuzione delle automobili.

Una interessante statistica delle automobili in circolazione nei vari Stati, in rapporto alla popolazione, ci è data dalla rivista americana *The Accessory and Garage Journal.*

Da essa risulta che le autovetture attualmente in circolazione in tutto il mondo sono 29.700.000, pari ad un'automobile ogni 64 persone, essendo la popolazione mondiale calcolata nell'anno 1928 ad 1.900.000.000 individui. Il primato fra tutte le nazioni spetta ancora agli Stati Uniti d'America, che presentano una automobile ogni 5,8 persone, mentre il primato inverso spetta all'Abissinia con una automobile ogni 91.743 persone.

Pedagogia automobilistica giapponese.

Abbiamo riportato nel numero precedente della nostra Rivista un singolare decalogo dell'automobilista, emanato dalle autorità giapponesi. Riteniamo opportuno, a dilettazione dei nostri lettori, riportare ora dal-l'*Auto Italiana* il testo di un grande manifesto che è stato affisso nelle vie di Tokio. Esso dice:

«Automobile, sei bella, sei veloce, sei possente: non abusare della tua bellezza, della tua velocità e della tua potenza. Pensa ai tuoi fratelli minori, il cane, il cavallo, il pedone. Lascia uno spazio sufficiente perchè il cane possa passare; evita di spaventare il cavallo col tuo fumo e con le tue esplosioni. In quanto al pedone; che ha meno diritto di tutti al tuo rispetto (sic!), abbi pietà di lui pensando che forse domani potrà diventare un automobilista!».

L'orecchio elettrico.

E' il nome dato dall'inventore Charles Adler ad un nuovo apparecchio di segnalazione stradale, di recente sperimentato con buon successo in America.

Esso è destinato a proteggere le biforcazioni, gli incroci pericolosi, i passaggi a livello; e ci sembra anche indicatissimo per talune svolte in regioni montuose, là dove nè i suoni della tromba, nè le luci dei fari sono percettibili a distanza.

All'entrata della zona pericolosa, è fissato, sopra un palo, nel fianco della strada, l'apparecchio con un fanale normalmente illuminato in rosso. L'automobilista comprende ch'egli deve arrestarsi, e di conseguenza rallenta la marcia sino a che gli è dato di leggere questa ingiunzione firmata dal Dipartimento di Polizia: «Stop! Suonate fortemente la vostra tromba!». Una tromba acustica trasmette il suono a un microfono, simile a quelli impiegati in radiotelefonia, e questo microfono azionato dalle onde sonore, a mezzo di potenti *relais*, simili a quelli della telegrafia senza fili, comanda un commutatore, che spegne le lampade rosse e accende le lampade verdi. Questa manovra si compie soltanto se il commutatore non è bloccato dal giuoco di un altro apparecchio uguale, che comanda il passaggio trasversale o inverso che si è voluto proteggere.

L'automobilista, chiedendo il passaggio, a tre o quattro metri dal segnale, riceve dunque una risposta immediata che gli fa capire se la via è libera o no. Se la via è libera, le lampade verdi rimangono accese per una ventina di secondi: poi le lampade rosse si riaccendono automaticamente, bloccando di nuovo la strada sino a che un nuovo automobilista non venga a richiedere il passaggio.

FERROVIE

Manifestazioni previste per l'anno 1929.

Per alcune di queste manifestazioni è già stata richiesta la concessione di *facilitazioni* e di *riduzioni* dai comitati, per altre è probabile che sia richiesta: occorrerà però che il pubblico interessato si tenga al corrente, informandosi a suo tempo presso le agenzie e le stazioni di quanto è stato eventualmente concesso ed entro quali limiti.

Vari importanti pellegrinaggi dall'estero sono preannunciati ed altri, più numerosi, dall'interno, per il giubileo di SS. Pio XI: non possiamo però ancora precisare se in occasione del giubileo stesso saranno accordate speciali facilitazioni, quantunque l'importanza dell'avvenimento le renda probabili, quanto meno per i trasporti di comitive.

Per *Roma* avremo inoltre, nel gennaio, il Salone dell'Automobilismo, organizzato dal Comitato della Primavera Romana, per il quale è già stata accordata, pei viaggi del pubblico accorrente, la riduzione del 30 %. Ed avremo ancora: le manifestazioni per la Coppa Dux e le gare degli avanguardisti, la Mostra del Settecento Italiano, la Prima Mostra Nazionale d'Agricoltura, l'Esposizione Regionale d'arte del Sindacato Provinciale laziale degli artisti, la Mostra d'arte dell'Associazione nazionale combattenti.

A *Cassino* avremo una Mostra del lavoro italiano e una Mostra storica benedettina; a *Napoli*, il concorso ippico; in *Sicilia* la « Primavera Siciliana ».

Per *Milano* sono preannunziate: la Fiera Campionaria, la Mostra italiana d'arte grafica, la Settimana italiana del cuoio, le corse ciclistiche internazionali.

A *Lodi* verrà inaugurata in primavera la Rassegna nazionale di musica.

Per *Firenze* sono egualmente preannunciate: la Prima mostra nazionale di storia delle scienze, il Concorso-mostra nazionale d'arte.

A *Bologna* si terranno: l' Esposizione nazionale d'arte del paesaggio, la Fiera e le Esposizioni riunite del littoriale.

A *Tripoli* si ripeterà, come negli anni scorsi, da marzo a maggio, la Mostra coloniale, per la quale è stata accordata a favore degli accorrenti la riduzione del 50 %.

Riduzioni sono accordate per il pubblico accorrente alla Fiera campionaria internazionale di Lione, alla Fiera campionaria di Basilea, all'Esposizione internazionale di Barcellona, alla Fiera internazionale di Budapest.

Le stazioni fiorite. La relazione della giuria per il Concorso 1928.

E' noto che il Touring fu il primo in Italia ad interessarsi dell'adornamento arboreo e floreale delle stazioni. Fu infatti nella sua antica sede di Via Monte Napoleone che si adunò per la prima volta, nel marzo 1911, la Commissione per il primo Concorso delle Stazioni fiorite, e sin d'allora la nostra Rivista diede larga e frequente ospitalità alla trattazione e alla illustrazione di questo problema che riveste un carattere di gentilezza squisitamente italica.

La serie dei Concorsi, interrotta dalla guerra, venne ripresa in seguito alla restaurazione fascista dell'ordine e della collaborazione sociale.

L'opera dai due Enti promotori, il T. C. I. e la Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, fu confortata dalla efficace collaborazione dell'E. N. I. T. e della Amministrazione Ferroviaria, ed onorata dal personale interessamento di S. E. il Ministro alle Comunicazioni On. Ciano e del Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato.

La Giuria per il Concorso del 1928 ha emesso recentemente la propria relazione, dalla quale risulta che anche nello scorso anno il Concorso, dedicato ai compartimenti di Bologna, Venezia e Trieste si è svolto fra l'entusiasmo più vivo nonostante l'avversità della stagione, ora indugiante in una pertinace rigidezza invernale, ora caratterizzata da una bruciante siccità. Hanno aderito tuttavia al Concorso 273 stazioni su 597 dei tre compartimenti; gli impianti della trazione vi hanno partecipato con la più alta percentuale di 19 su 21.

Gli ornamenti meglio riusciti hanno i pregi della semplicità e della sobrietà, ma si è notato talvolta una mancanza di misura nella decorazione e tentativi mal riusciti di statue e di fontane con pretese monumentali o vasi soverchiamente ingombranti.

« Insistiamo — prosegue la relazione — perchè i capi-stazione si attengano alla ornamentazione con piante e con fiori come quella che dà in ogni caso i migliori risultati ». La Giuria ha conferito per il Concorso del 1928 i seguenti premi:

N.				
N. 28	medaglie	d'oro	e premi da	L. 400
» 17	»	di vermeil	» » »	» 300
» 50	»	d'argento	» » »	» 200
» 55	»	»	» » »	» 100
» 101	»	di bronzo	» » »	» 100

oltre a 100 gratificazioni di L. 100 ciascuna al personale subalterno che ha maggiormente coadiuvato i titolari. Ad altri Enti e impianti, che, pur non avendo partecipato ufficialmente alla gara, hanno eseguito notevoli opere di abbellimento, sono stati conferiti speciali diplomi e premi in denaro.

Per incitare a mantenere sempre in piena efficienza gli abbellimenti delle stazioni che già furono premiate nei concorsi precedenti, accanto al Concorso principale veniva disposta una nuova visita a tutti gli impianti premiati nel 1926-27, visita che riuscì quanto mai confortante, tanto che su 649 di tali impianti la Giuria potè conferire ben 549 diplomi di benemerenza per mantenimento o miglioramento delle decorazioni. A questo si aggiungano oltre 150 stazioni che, pur mancando di un miraggio immediato di riconoscimento e di premio, hanno voluto anch'esse circondarsi di verde e di fiori.

La costanza dimostrata specialmente nei compartimenti insulari e meridionali, ha indotto il Comitato ad offrire a quei capi-stazione, oltre al diploma di benemerenza, un modesto aiuto economico. Quest'anno si sono potute così erogare, oltre ai premi in medaglie, L. 77.700 di premi e gratificazioni in denaro. Il prossimo Concorso del 1929 è già bandito per i compartimenti di Milano, Torino, Genova.

« La gara di adornamento fra le stazioni — conclude la relazione — assumerà così negli anni venturi carattere generale per tutta la Penisola, divenendo una manifestazione permanente di gentilezza e di bellezza ».

Verso l'abolizione della 1ª classe?

Abbiamo accennato, nel numero del dicembre scorso di questa Rivista, alla deliberazione presa dall'Amministrazione ferroviaria del Reich, di abolire due classi nei treni tedeschi, che, come è noto, ne avevano quattro. Detta Amministrazione ha intanto provveduto, come del resto molte altre amministrazioni dell'Europa Centrale, a ridurre, nelle vetture, a uno o a due compartimenti la 1ª, che si dimostra pochissimo utilizzata, e in molti treni a sopprimerla del tutto, specie quando si tratti di treni di carattere locale o comunque non serventi comunicazioni internazionali o a grande distanza. L'Amministrazione tedesca è anche andata al di là, perchè ha proposto l'adozione del sistema delle due classi per i servizi diretti internazionali.

Dobbiamo ricordare a questo proposito che in Inghilterra ed in Russia esistono già solo due classi: soltanto per le comunicazioni fra Londra e i porti della Manica le ferrovie inglesi hanno tre classi.

Ma quel che sembra una riduzione, in realtà è più questione di trasformazione. Tutte, o quasi tutte le amministrazioni, hanno, per quanto democratiche possano apparire, una classe superiore, anzi tendono a creare treni di lusso, con vetture Pulmann e vetture letto ed altre vetture speciali per la clientela che può pagare di più. Con l'adozione, sempre su più vasta scala, di quella che potremo chiamare *la classe di lusso*, certamente una delle tre classi ordinarie, probabilmente la prima, finirà per diventare superflua, anche perchè il miglioramento delle condizioni di *comfort* delle due altre classi inferiori conduce ad un declassamento naturale e progressivo verso di esse, mentre i viaggiatori che possono spendere cercano di avere maggiori comodità di quelle che offre la prima classe.

È più conveniente la vendita dei tagliandi di agenzia o dei biglietti diretti internazionali, per i viaggi all'estero?

Ecco la domanda che ci viene spesso rivolta da qualche viaggiatore. Risponderemo brevemente e facilmente.

La convenienza — come utilità e praticità del biglietto per il viaggiatore — nella scelta dell'uno o dell'altro tipo di biglietto, a tagliando, o diretto, dipende dal genere e dalla forma dell'itinerario che il viaggiatore intende seguire. Se si tratta di un itinerario *diretto*, sia di corsa semplice, sia di andata-ritorno (p. e. Roma-Berlino, Palermo-Londra, ecc.) conviene il biglietto diretto, se si tratta di un itinerario *circolare*, a zig-zag o complicato, perchè interrotto da percorsi che il viaggiatore intende effettuare con altri mezzi di trasporto (automobile, aeroplano, ecc.) conviene il biglietto a tagliandi. Non mancano però dei tipi di biglietti diretti, comprendenti già itinerari a percorso circolare o combinati, con percorsi ferroviari e marittimi o lacuali, ecc. L'acquisto di un biglietto a tagliandi per un percorso *diretto* è quanto meno superfluo.

La convenienza — come prezzo da pagare dal viaggiatore allo sportello — sia che egli acquisti, per uno stesso itinerario, un biglietto diretto o un biglietto a tagliandi (composto dei cosiddetti tagliandi di agenzia) dovrebbe teoricamente non essere maggiore nè per l'uno, nè per l'altro tipo: di fatto però si verifica, che i biglietti diretti debbono essere venduti esattamente al prezzo indicato globalmente (percorso nazionale ed estero, questo già convertito nella moneta nazionale) dall'amministrazione ferroviaria, mentre nel caso di biglietti composti di tagliandi è lasciata alle agenzie stesse la conversione delle quote riguardanti i percorsi esteri. In genere però, e specie quando si tratti di agenzie importanti e di un certo nome e di una certa tradizione, è ben difficile che si verifichino, nella vendita dei tagliandi, abusi per le conversioni.

I biglietti diretti si acquistano sia presso le biglietterie ferroviarie delle principali stazioni, sia presso le agenzie, i biglietti a tagliando soltanto presso le agenzie. Poche agenzie importanti hanno però i tagliandi di tutte le amministrazioni europee, alcune hanno soltanto i tagliandi di questa o quella o quel gruppo di amministrazioni.

Riduzioni sulle ferrovie inglesi per i viaggi dei giovani appartenenti ad organizzazioni sportive e per i viaggi degli studenti.

I paesi anglo-sassoni favoriscono da tempo, per tradizione, in tutti i modi l'educazione fisica della gioventù e le manifestazioni sportive. Ecco quanto è stato adottato in materia di facilitazioni sulle ferrovie dell'isola e sui battelli di traversata della Manica, per incoraggiare particolarmente i viaggi tra l'Inghilterra e il continente:

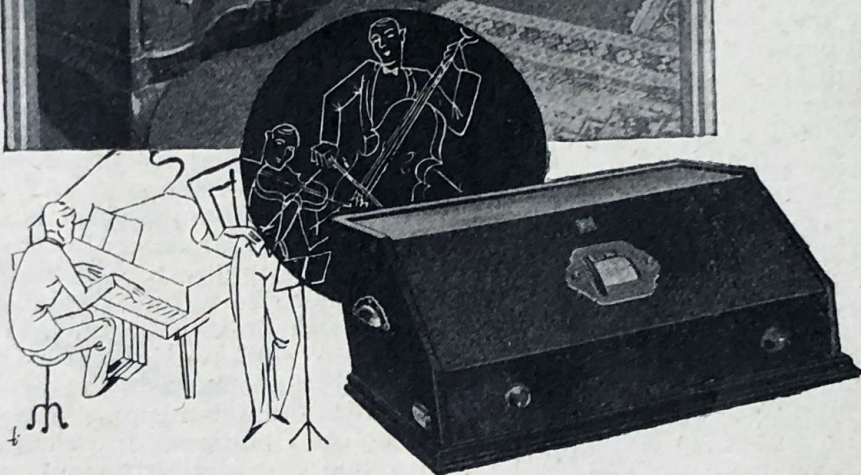
a) Per le comitive, di almeno dieci persone, composte da studenti di scuole secondarie, da giovanetti o giovanette appartenenti ad organizzazioni sportive, viaggianti fra Londra e i porti continentali e viceversa:

Al disotto dei 16 anni:

75 % per la parte del viaggio effettuata per ferrovia;

50 % per la parte del viaggio effettuata per via marittima.

Dai 16 ai 18 anni:

50 % sia per il percorso ferroviario, sia per il percorso marittimo.

b) Per le comitive, di almeno dieci persone, composte da studenti di università e di scuole superiori di età superiore ai 18 anni la riduzione accordata, su via ferroviaria e marittima, è uniformemente del 50 %.

Sembra inoltre che le ferrovie inglesi abbiano proposto alle altre amministrazioni ferroviarie europee di accordare facilitazioni anche per i viaggi individuali dei giovani sportivi e degli studenti quando questi intendano recarsi all'estero.

Certamente le condizioni fatte dall'Inghilterra sono da considerarsi tra le più favorevoli. Alcune amministrazioni ferroviarie del continente accordano per simili viaggi in comitiva anche il 50 %, ma la maggior parte non va al di là del 30 % e alcune altre, come le amministrazioni tedesche, accordano soltanto il 25 %. In Italia con le concessioni speciali XIV (viaggi in comitiva di organizzazioni sportive) e XIII (viaggi in comitiva di studenti) si applica il 30 %; peraltro per i viaggi degli iscritti al Dopolavoro (cui aderiscono molte organizzazioni sportive) si può, con la concessione speciale XV, fruire anche del 50 %; poi, generalmente, per i viaggi degli Avanguardisti e dei Balilla si applica il 70 %.

Per i viaggi dei giornalisti esteri.

In seno alla Commissione delle comunicazioni della Società delle Nazioni sono stati esaminati alcuni voti emessi dalla Conferenza degli esperti della stampa (24 agosto 1927). I voti stessi formeranno oggetto di studio da parte dell'Unione Internazionale delle ferrovie, per vedere qual seguito possa darsi. E' stato proposto:

1° di concedere ai giornalisti stranieri le facilitazioni e riduzioni di tariffa accordate ai giornalisti nazionali;

2° di concedere, sotto il controllo delle organizzazioni nazionali ed internazionali, il beneficio di queste riduzioni ai giornalisti che debbono recarsi ai congressi e alle assemblee, quali delegati delle loro organizzazioni, per trattare questioni professionali.

Applicazione della convenzione internazionale di Berna per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli.

Come avevamo già preannunciato nei numeri precedenti della Rivista, col 1° ottobre è andata in vigore questa convenzione che stabilisce norme comuni per la maggior parte delle ferrovie europee nel caso di trasporti di viaggiatori e di bagagli, ciò non solo nei rapporti tra le ferrovie stesse, ma anche tra ferrovie e pubblico. Molte questioni regola tale convenzione con norme precise, questioni che finora erano demandate soltanto alla discrezione degli uffici: così particolarmente è pel caso di rimborsi per parziale o totale inutilizzazione dei biglietti. Perchè i viaggiatori possano ben distinguere, sappiamo che i documenti (biglietti e scontrini di bagagli) relativi ai trasporti effettuati in base alla convenzione, saranno contraddistinti dalla sigla *C* (convenzione internazionale).

POSTE-TELEGRAFI-E-TELEFONI

Corrispondenze epistolari recapitate a mano dai privati.

Dopo oltre un anno dall'applicazione delle disposizioni per la quale le Banche, le Ditte, gli Istituti e gli Enti di qualsiasi genere possono ottenere la concessione di recapitare le loro corrispondenze epistolari con propri mezzi, pagando il corrispettivo di cent. 10 per ogni oggetto, perdurano ancora quelle incertezze e discussioni sulla interpretazione della suddetta disposizione, causando inconvenienti non lievi, malgrado che su giornali e riviste, ed anche su questa (gennaio 1927, pag. 103), se ne sia chiarita e precisata la portata.

Giova ancora ripetere per togliere ogni dubbio:

1° Che all'Amministrazione delle Poste appartiene la privativa del trasporto e della distribuzione delle *corrispondenze epistolari*. Per corrispondenze *epistolari* s'intendono: le lettere, i biglietti postali od i pieghi chiusi e le comunicazioni scritte aperte (cartoline) costituenti una corrispondenza attuale fra due o più persone. Non costituiscono privativa, quindi, i pieghi di carte manoscritte, i biglietti da visita, le cartoline illustrate, le stampe in genere ed i campioni di merci, *non contenenti lettere* e *purchè aperti*.

2° *Che la privativa suddetta non si applica ai privati, i quali, senza fine di lucro, sieno latori di qualche lettera* (art. 2 Testo Unico Legge Postale).

Nessun obbligo ha quindi il *privato* di affrancare le proprie corrispondenze epistolari che egli stesso recapita a mano o fa recapitare a mano da un suo incaricato qualunque, ad un altro privato personalmente o a persona di casa di questi, o al custode o portinaio della casa, come ad una Banca, ad un Circolo o ad un Ente qualsiasi purchè indirizzate alla Banca, al Circolo, all'Ente. I custodi o i portinai, gli impiegati di Banche, di Circoli, di Istituti o altri Enti, perciò, non debbono rifiutare le lettere prive di francobolli, quando le lettere vengano recapitate da un privato.

Per *privato* s'intende chi non faccia professione di *vettore* (cioè chi esegue il trasporto di merci o passeggeri), nè sia addetto ad imprese di trasporto o commissioni o *chi comunque non possa ritrarre un lucro dal recapito di corrispondenze epistolari*.

3° Fanno eccezione le lettere recapitate a mano ai casellari di quegli Enti o privati *che per concessione dell'Amministrazione postale, s'incaricano della distribuzione delle corrispondenze dirette a destinatari diversi*, così i casellari dei giornali o di altri mezzi di pubblicità per le risposte ad inserzioni, quelli delle imprese di pubblicità, agenzie di viaggi, alberghi diurni, banche, ecc., nel qual caso alle lettere debbono essere preventivamente apposti ed

annullati i francobolli rappresentanti l'avvenuto pagamento delle dovute tasse postali.

Sono esclusi i casellari delle case di abitazione, degli alberghi (non diurni), delle pensioni, per la distribuzione delle corrispondenze agli inquilini o alle persone alloggiate negli alberghi e nelle pensioni.

4° Solo le Ditte, gli Istituti, le Banche o gli Enti di qualsiasi genere, che provvedono alla distribuzione delle proprie corrispondenze epistolari (vedi al N. 2) coi propri mezzi (cioè col personale dipendente), ottenendone la concessione dall'Amministrazione postale in deroga alla sua privativa, hanno l'obbligo di affrancare le suddette corrispondenze con centesimi 10, sia con lo speciale francobollo, sia con l'impronta della macchina affrancatrice per coloro che si servono di questo mezzo per francare le corrispondenze.

Disposizioni speciali per lo scambio di telegrammi fra l'Italia e la Jugoslavia.

La Jugoslavia e l'Italia, allo scopo di favorire i loro rapporti commerciali, hanno stabilito le seguenti facilitazioni nelle comunicazioni telegrafiche:

Ai telegrammi scambiati fra *Fiume* e tutti gli uffici della Jugoslavia; ai telegrammi scambiati fra *Susak* e tutti gli uffici italiani; ai telegrammi scambiati fra gli uffici del Territorio di *Zara*, da una parte, e gli uffici jugoslavi di Benkovac, Biogradna Moru, Filip Jahov, Jz Veliki, Nin, Novalja, Novigrad, Pag, Posedarija, Pasman Roy. des S. C. S., Preko, Privlaka, Rab, Sali, Smilcic, Tkon, Uljma, Zdrelac, Zemunik, dall'altra parte, *si applica la tariffa interna dei Paesi d'origine dei telegrammi* e cioè la tariffa interna italiana se i telegrammi sono in partenza dagli uffici italiani e la tariffa interna jugoslava se i telegrammi sono in partenza dagli uffici jugoslavi.

Nei telegrammi dall'Italia per la Jugoslavia l'indicazione della *risposta pagata* deve essere fatta, eccezionalmente, con l'aggiunta della parola jugoslava *reci* (parole). Per es.: = R P 10 *reci* = 0 = R P 15 *reci* =. Sui telegrammi dalla Jugoslavia per l' Italia si aggiunge l'indicazione *parole*. Per es.: = R P 10 *parole* = 0 = R P 15 *parole* =. Tutta l'indicazione conta sempre per una sola parola.

Tariffa dei telegrammi per i Paesi dell'Asia.

Acciocchè chi deve spedire un telegramma all'estero (extra-europeo), abbia a poterne sapere preventivamente la spesa, scegliendo la via di istradamento per la quale desidera sia trasmesso e la tassa relativa (le tasse sono stabilite secondo le vie di istradamento), pubblicheremo cominciando da questo fascicolo e con l'Asia, le tariffe telegrafiche delle diverse parti del mondo.

Per *via di istradamento* si intende: il percorso di trasmissione seguito da un telegramma fino all'arrivo a destinazione e cioè se per filo terrestre, per cavo sottomarino o per radiotelegrafia.

Il *costo complessivo* di un telegramma ordinario per l'estero si ha moltiplicando la tassa (in lire oro) per parola per il numero delle parole tassate; l'importo ottenuto in lire oro, si dovrà moltiplicare per 3,70, coefficiente della sopratassa-cambio che attualmente è del 2,70 %, per avere l'importo da pagare in moneta cartacea. Se il telegramma è *urgente* questo importo si dovrà triplicare, mentre se il telegramma è *a trasmissione differita*, l'importo si divide per metà.

Le *vie di istradamento* più brevi, e le più usate perchè le meno costose, per tutti i Paesi dell'Asia sono le *Vie Trieste* o *Malta* (seguite o no da altre indicazioni). Queste due vie, di eguale tassa, sono chiamate anche *Vie Eastern* perchè i cavi sottomarini che le servono appartengono alla Compagnia Eastern Telegraph. Indicando solamente *Via Eastern* i telegrammi hanno corso per *Via Malta*.

Altre vie di istradamento ammesse per la spedizione dei telegrammi ai Paesi dell'Asia sono:

a) le *Vie Italcable* o *Anglo* o *Cial* o *Western-Union* per *Via S. Francisco California* o per *Via Vancouver Canadà*. Queste vie, servite dal cavo sottomarino Anzio-Malaga-Azzorre della Compagnia « Italcable », dai cavi transatlantici americani Azzorre-New York, dalle linee telegrafiche terrestri americane e dai cavi transpacifici partenti da S. Francisco (Honolulu-Midway-Guam-Yap) o da Vancouver (Isole Figi, ecc.), nonostante la loro lunghezza (fanno quasi il giro del mondo) riescono ad essere le più celeri.

Lo stesso itinerario (meno la prima parte) seguono anche le *Vie P. Q.* (francese) o *Imperial* (inglese) per *Via Vancouver* o *S. Francisco.*

b) la *Via Italo-Radio* (radiocollegamenti Roma-Beyrouth e (per il Giappone) Roma-New York).

c) la *Via Berlino-Indo*, e solo per la Persia anche la *Via Austria-Varsavia-Indo*, ambedue di eguale tassa, servite da linee terrestri di diverse nazioni sino a Berlino o a Varsavia, e dalle linee terrestri della « Indo European Telegraph Departement » che da Londra passando per Berlino, Varsavia, Odessa, Tiflis e Djoulfa, si collegano ai suoi cavi da Bushire alle Indie Britanniche.

d) le *Vie Svizzera-Germania-Northern* o *Calais-Northern*, che sono servite dai cavi della «Grande Compagnie des Telegraphes du Nord» colleganti Fredericia o Calais a Leningrad e successivamente dalle linee russo-siberiane che a Wladiwostok si collegano con altri cavi e a Irkoutsk con la comunicazione diretta cinese Irkoutsk-Pechino della suddetta compagnia.

e) la *Via Empiradio* (Via radiotelegrafica dell'Impero Inglese). I telegrammi per questa via sono trasmessi a Londra da dove vengono radiotelegrafati per l'Oriente.

L'indicazione completa, o in parte, della via di istradamento per i Paesi extra-europei è obbligatoria e se i telegrammi sono presentati senza indicazione di via, l'impiegato *ha l'obbligo di accettarli per la tassa meno costosa* e apporre egli stesso l'indicazione della via cor-

rispondente a questa via. In quest'ultimo caso i telegrammi per l'Asia si debbono accettare: per *Via Italo-Radio* se diretti nell'Iraq, Palestina, Persia, Siria e Libano, Transgiordania, e solo per i telegrammi ordinari e differiti in partenza da Milano anche se diretti nel Giappone; per *Via Berlino-Indo* se diretti nel Golfo Persico; per *Via Malta* o *Trieste-Eastern* se diretti in tutti gli altri Paesi.

Tariffa per parola dei telegrammi ordinari in lire oro.

NB. — Per alcuni Paesi di destinazione, non sono ammesse le vie di istradamento per le quali manca l'indicazione della tassa.	Via Malta o Trieste-Eastern	Via Berlino-Indo	Via Italcable, Anglo, Cial, Western-Union P. Q., Imperial		Via Italo-Radio
			Vancouver	San Francisco	
ARABIA: *Aden* e Isola di *Perim*	2.55	—	—	—	—
Hedjaz: Djedda, Mecque, Taif	2.95	—	—	—	—
» Altri uffici	4 —	—	—	—	—
Yemen (servizio sospeso). I telegrammi ordinari per lo Yemen si possono spedire, a rischio del mittente, per *Via Roma-Radio* (Asmara) con tasse come per l'Eritrea.					
BIRMANIA e Isola di CEYLAN	1.85	1.85	8.70	8.40	—
CINA: Quang-Tchéou-Wan	3.80*	3.80*	9.55	6.35	—
Macao (Isola)	4.05*	4.05*	8.80	6.60	—
Amoy, Foochow e uffici delle provincie di Kwangtung e Kwangsi	3.80*	3.80*	9 —	6.35	—
Shanghai	3.80*	3.80*	9 —	5.85	—
Hong-Kong	3.80*	3.80*	8.50	5.85	—
Altri uffici e uffici della Manciuria	3.80*	3.80*	9.55	6.35	—
CIPRO (Isola di)	1.45	—	—	—	—
COREA (Chosen)	4.22	4.22	10.45	5.55	—
FORMOSA (Isola di)	4.22	4.22	9.45	5.55	—
GIAPPONE e Sakhalin Giapponese	4.22	4.22	10.45	5.55	4.22
GOLFO PERSICO: Uffici di Bahrein o Lingah	3.35	2.66	—	—	—
Altri uffici	2.75	2.06	—	—	—
INDIE BRITANNICHE	1.85*	1.85*	8.70	8.40	—
INDOCINA FRANCESE: Annam, Tonchino, Cambodge, Cocincina, Laos	3.85*	3.85*	—	8.00	—
IRAQ (Mesopotamia)	3.15*	2.15*	—	—	2.15
KAMARAN (Isola sulle coste dello Yemen-possedim.-britannico)	3.85	—	—	—	—
KVANTOUNG (Penisola di)	3.80	3.80	9.55	6.35	—
MALACCA: Sultanato di Kelantan	4.2675	4.2675	—	—	—
(Via Malta o Trieste-Eastern o Via Berlino Indo-Madras-Kedah 3.7425)					
Altri uffici e Singapore (Vie come sopra 3.7425)	3.55	3.55	—	7.70	—
PALESTINA	1.45	—	—	—	1.30
PERSIA: Ufficio di Benderabbas (Abbassi, Banderabbas)	3.45	2.56	—	—	2.56
Ufficio di Bushire (Abou-Cheher, Bender-Bouchir)	3.35	2.20	—	—	2.20
Altri uffici	3.35	1.86	—	—	1.86
POULO CONDORE (Isola di)	3.85*	3.85*	—	8.00	—
RUSSIA D'ASIA (extraeuropea)	5.50*	5.50*	—	8.20	—
SIAM (Via Malta o Trieste-Eastern-Moulmein o Via Berlino Indo-Moulmein 3.60)	4.45*	4.45*	—	8.50	—
SIRIA E LIBANO	1.70	—	—	—	1.50
SINGAPORE (Malacca)	3.55	3.55	—	7.70	—
TRANSGIORDANIA	1.60	—	—	—	1.45
TURCHIA D'ASIA	2.625	—	—	—	2.10
TURCHIA D'EUROPA (regime extraeuropeo)	—	—	—	—	2.35

* Via Singapore.

Per *Via Svizzera-Germania-Northern* e *Via Calais-Northern*, si possono spedire telegrammi per la Cina, la Corea, l'Isola di Formosa, il Giappone, il Kvantoung colle stesse tasse di Via Berlino-Indo e Via Eastern.

Per *Via Malta* o *Trieste-Eastern-Moulmein* e *Via Berlino-Indo-Moulmein*, si possono spedire telegrammi per il Quang-Tcheou-Wan (Via Tonchino-radio), tassa 3,96; per l'isola di Macao, tassa 6,575; per l'Indocina Francese, tassa 3,90; per il Siam, tassa 3,60; per la Malacca, tassa 3,7425.

La *Via Empiradio* ammette i telegrammi per Birmania, isola di Ceylan e Indie Britanniche con l'unica tassa di 1,775.

I telegrammi *differiti a metà tassa* non sono ammessi per la Persia, la Russia d'Asia, la Turchia d'Asia, lo Yemen, e l'Isola di Kamaran. Per il Giappone, unico caso in tutto il mondo, sono ammessi a trasmissione differita anche i vaglia telegrafici.

Raccomandazione delle stampe periodiche spedite a tariffa ridotta, direttamente dagli Editori.

Le pubblicazioni periodiche spedite dagli Editori, con la speciale tariffa ridotta e francate col metodo del conto corrente, si possono inviare, qualora lo si voglia, anche in raccomandazione.

Così gli abbonati a pubblicazioni periodiche, per evitare eventuali dispersioni, potrebbero chiedere agli Editori, pagandone le tasse, che l'invio fosse loro fatto in raccomandazione, o gli stessi Editori, potrebbero spedire in raccomandazione le loro pubblicazioni che avessero un certo interesse e non lieve valore, e qualora ciò fosse nelle condizioni di abbonamento.

La raccomandazione suddetta è ammessa per spedizioni che siano da fare continuamente e per quantità prestabilite, ma non è ammessa per le stampe periodiche spedite isolatamente per le quali bisogna pagare la tassa normale di francatura stabilita per le stampe non periodiche e quella fissa di raccomandazione, entrambe con l'applicazione di francobolli.

Le amministrazioni editrici dei periodici che volessero usufruire della disposizione suddetta, devono inoltrare domanda, a mezzo delle Direzioni Postali, al Ministero, il quale, caso per caso, accorda la facoltà di valersene. Nella domanda si dovrà, possibilmente e preventivamente, indicare il numero delle copie della pubblicazione da raccomandarsi, salvo, bene inteso, le variazioni di numero che subiscono tutte le pubblicazioni. Ottenuta l'autorizzazione si dovrà aprire un conto corrente speciale presso l'ufficio delle raccomandate.

Le copie impostate da raccomandarsi saranno accompagnate da una distinta in doppio indicante, per ciascuna copia, il destinatario (solo cognome) e la destinazione, affinchè una copia della distinta possa essere restituita per ricevuta all'amministrazione del periodico. La tassa fissa di raccomandazione di centesimi 60, dovrà essere applicata in francobolli e sarà opportuno che le pubblicazioni fossero presentate già francate per eliminare perdite di tempo.

Tanto nella distinta restituita che su quella tenuta, dovrà essere indicato dall'ufficio accettante il numero di raccomandazioni realmente assegnato a ciascuna copia della pubblicazione per evitare confusioni di numero, frequenti nel caso di ricerche.

Scambio di vaglia telegrafici con l'Isola di Scarpanto nell'Egeo.

Anche per l'isola di Scarpanto nell'Egeo, come già per le altre isole del Dodecanneso Rodi, Simi, Coo, Calino e Lero, si possono spedire vaglia telegrafici dall'Italia.

Nuova denominazione dell'ex-Capitale della Cina.

Pékin (Pechino o Peking), l'ex-Capitale della Cina, ha cambiato la sua denominazione in « *Péping* ». La provincia di « Petchili » ha cambiato la sua denominazione in « *Hopeh* ». Ciò è reso noto dall'Ufficio Internazionale Postale di Berna e dall'Amministrazione Cinese. Ad evitare disguidi sarà bene citare sulle corrispondenze e fra parentesi, anche la vecchia denominazione, per i telegrammi basta la nuova denominazione.

MOTOCICLISMO

Alcuni dati sul mercato mondiale del motociclo.

La rivista *Motociclismo* dà alcune notizie sul mercato mondiale del moto-ciclo nell'anno 1928. Nel primo semestre di detto anno la Germania ha importato 6814 motociclette, delle quali ben 4347 di produzione inglese, con un aumento di duemila unità sulla importazione inglese di tutto il 1927.

L'industria inglese si è affermata anche in Egitto, ove nel primo semestre 1928 sono stati importati 455 motocicli inglesi contro 241 dell'anno precedente. Per la Nuova Zelanda si hanno le seguenti cifre; sull'importazione: 4836 unità nel 1925; 4674 nel 1926; 3547 nel 1927; dai quali dati risulta una decrescenza di importazione determinata dalla rapida saturazione di quel mercato. La percentuale delle macchine inglesi introdotte nella Nuova Zelanda è del 78,6 per cento; nel 1927 furono precisamente 3852 le macchine inglesi importate su questo mercato, ove sono invece in sensibile decrescenza le importazioni americane.

25 mila chilometri in motociclo, con una puntata oltre il Circolo Polare Artico.

Il 22 luglio u. s., partiva da Parigi su una motocicletta *Gillet D'Erstal* 500 cmc., lo sportivo Robert Sexé, già noto per *raid* motociclistici Parigi-Costantinopoli e Parigi-Pietrogrado, nonchè per un giro del mondo.

Il Sexé — a quel che ci informa la rivista « *Motociclismo* » — ha raggiunto le coste della Murmania, al di là del Circolo Polare Artico, quindi costretto dai ghiacci perenni a tornarsene indietro, ha toccato successivamente, Elsingfors, Riga, Varsavia, Bucarest, Monaco di Baviera, attraverso il Brennero è entrato in Italia, passando per Bologna, Roma, Napoli, si è recato a Palermo e lì si è imbarcato per l'Africa. Percorsa la costa tunisina, si è imbarcato di nuovo ad Algeri per Marsiglia, quindi, per Lione, è tornato a Parigi. L'intero percorso di 25 mila chilometri è stato coperto in un centinaio di giorni con una media quotidiana di 150 chilometri, in condizioni spesso di grande disagio e difficoltà, attraverso impervie regioni.

Un minimo e un massimo nel prezzo dei motocicli.

Della innumere schiera di motociclette esposte all'Olympia, la più a buon mercato era la *Excelsior*, tipo utilitario, col motore Villiers 147 cmc., la quale era quotata a un prezzo corrispondente a 1900 lire italiane. La più cara era invece la *Brough Superior* 4 cilindri, quotata la bellezza di 18.500 lire

NAVIGAZIONE

Il traffico dei porti italiani.

Durante il mese d'ottobre u. s., sono complessivamente approdate nei porti del Regno 17.760 navi, per una stazza netta di tonnellate 6.173.226; esse hanno sbarcato tonnellate 2.306.033 di merci e 350.377 passeggeri. Sono partite dai nostri porti 16.752 navi, stazzanti in totale tonn. 6.352.190, dopo avervi imbarcato tonn. 743.748 di merci e 354.274 passeggeri. Il movimento generale è stato, pertanto, di 33.512 navi, per una stazza netta di tonn. 12.525.416; quello totale delle merci è stato di tonn. 3.049.781; il numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati è ammontato complessivamente a 704.651.

Considerando ora il movimento complessivo dei porti italiani nei primi nove mesi del 1928 e confrontandolo con quello del corrispondente periodo del 1927, si hanno i seguenti dati:

Numero di bastimenti (piroscafi, motonavi o velieri) arrivati e partiti: 377.470 (369.690); tonnellate di stazza netta: 107.594.446 (102.552.336); tonnellate di merce imbarcata e sbarcata (escluse le provviste di bordo): 28.890.419 tonnellate (27.204.943); viaggiatori sbarcati e imbarcati: 6.999.411 (6.599.732) Il movimento complessivo dei nostri porti ha segnato dunque un confortante aumento dal 1927 al 1928. Il numero dei bastimenti arrivati e partiti fu per 363.051 di bandiera italiana su di un totale di 377.470 (nel 1927: 354.976 su un totale di 369.690).

L'accresciuta attività commerciale dell'emporio triestino.

Le statistiche dell'emporio triestino registrano, dal 1° gennaio al 31 ottobre del 1928, un movimento complessivo di q.li 42.665.893, di cui 25.787.460 in arrivo e 16.878.433 in partenza. In detto porto il miglioramento del traffico è stato nell'ottobre scorso di oltre un milione di quintali, essendosi realizzato per tale mese un movimento complessivo di q.li 5.192.225.

Con questi risultati si sono superate le cifre dell'ultimo triennio in questa proporzione: quasi mezzo milione sul 1925; quasi un milione e mezzo sul 1926; oltre un milione sul 1927. In quanto al traffico complessivo dal gennaio all'ottobre del 1928, esso risulta superiore di oltre 3 milioni e mezzo di quintali al 1926 e di circa 3 milioni al 1927.

La concorrenza estera alla bandiera nazionale nel traffico marittimo.

In base a segnalazioni della Direz. Generale della Marina Mercantile, l'*Agenzia Volta* ha pubblicato notizie che consentono di farsi un'idea delle condizioni in cui si svolge la concorrenza estera alla bandiera nazionale per quanto concerne il traffico delle merci nei porti italiani.

Risulta così che il 66 % del carico complessivo è trasportato dalla nostra marina; ma la proporzione varia notevolmente a seconda delle diverse zone marittime. Si ha infatti: nel traffico da e per lo Stato, il 98 %, da e per oltre i Dardanelli il 78 %; da e per il Mediterraneo il 77 %; da e per i paesi oltre Suez il 69 %; da e per il Nord America il 63 %; da e per il sud e centro America il 60 %; da e per l'Africa occidentale il 45 %; da e per l'Inghilterra e altri paesi europei oltre Gibilterra il 42 %; da e per l'Australia il 38 %.

E' degno di rilievo il fatto che il movimento della navigazione risulta essersi svolto prevalentemente, e cioè per il 60 % del totale, al di fuori dei porti esistenti nel Mediterraneo e appunto in questo vasto campo risulta ancora essersi svolto con una abbondante partecipazione della bandiera estera, in ragione del 51 % del totale.

Il varo di un nuovo sommergibile a Monfalcone.

Il 14 novembre u. s. ha avuto luogo a Monfalcone il varo del sommergibile « Giorgio Des Geneys », ultimo della serie dei quattro del tipo « Vettor Pisani » commessi dalla R. Marina al Cantiere Navale Triestino di Monfalcone, assieme ad altri sei sommergibili tipo « Fratelli Bandiera ».

Il nuovo sommergibile (che porta il nome di un Ammiraglio che può dirsi il fondatore della Marina Sarda), è lungo 68 m., largo 6,88, con uno spostamento di tonn. 1058, una velocità oraria di nodi 15,50 e un'autonomia di 6000 miglia. E' armato di un cannone di 102 mm. e di 6 lanciasiluri.

Crociera della « Dante Alighieri » in Cirenaica e in Egitto.

Seguendo il suo programma di Escursioni Mediterranee, la Dante Alighieri ne ha indetta una, molto interessante, che si svolgerà fra il 9 e il 25 febbraio, e avrà per meta la Cirenaica e l'Egitto. I programmi si possono avere alla Sede del Comitato Milanese della Dante (via Gesù, 3) o alla Sede del Comitato esecutivo della Crociera, via Silvio Pellico, 8, Milano.

Per l'incremento della pesca meccanica.

Nel corso dell'azione che il Ministero della Economia Nazionale viene svolgendo per l'incremento della pesca, si è rilevata di particolare importanza la finalità di ottenere la maggiore possibile unificazione dei tipi di motopescherecci e di piropescherecci da usare nei nostri mari. A tale scopo — informa l'*Agenzia Stefani* — è stata insediata dal Sottosegretario On. Lessona una commissione di tecnici.

Considerato che le unità a propulsione meccanica che esercitano la pesca nei nostri mari sono costituite, nella maggior parte dei casi, da natanti costruiti per altri usi e successivamente adattati alla pesca, il Ministero dell'E. N. intende presiedere al necessario rinnovamento della flotta per la pesca meccanica, incoraggiando gli armatori che metteranno in esercizio natanti da pesca dei tipi prescelti.

AERONAUTICA

L'avvenire del traffico aereo. — Lo sviluppo assunto dal traffico aereo e gli importantissimi avvenimenti aviatori svoltisi recentemente, hanno ispirato ad Ernesto La Polla alcune interessanti considerazioni, di cui riteniamo utile riportare la parte fondamentale dalla *Rivista Aeronautica*.

Egli afferma che oggi s'impone la necessità di considerare l'aeronautica come uno dei problemi più gravi e più contingenti di un popolo consapevole del proprio avvenire. Ben disse il Duce: « Dare ali all'Italia e volare », il che può compendiarsi ancora, per quanto riguarda il traffico aereo, nel più breve motto: « Costruire e navigare ». Occorre infatti perfezionare sempre più la macchina e sempre più adattarla alle esigenze del traffico aereo inteso come mezzo velocissimo di trasporto e di scambio; occorre altresì divulgare sempre più l'uso del nuovissimo mezzo di trasporto e radicare nella coscienza delle masse la persuasione che il servirsi di un aeroplano non è cosa diversa nè più pericolosa che servirsi del treno, dell'automobile e del piroscafo, i quali pure al loro sorgere incontrarono diffidenze e timori che ora ci appaiono ridicoli.

La ritrosia che le masse hanno generalmente per il volo dipende, secondo l'Autore, dalla mancanza nell'uomo del senso della terza dimensione, così sviluppato invece negli uccelli. Basti dire che, mentre, ad esempio, nessuno si sogna di disertare i treni dopo un disastro ferroviario, si avverte invece una sensibile diminuzione nel numero dei viaggiatori aerei dopo il più banale incidente aviatorio. Si è che la navigazione aerea non ha ancora raggiunto un vero e proprio *stato di necessità*.

Occorre che l'aeroplano commerciale si differenzi sempre più da quello militare. Oggi — dice il La Polla — si crea essenzialmente un aeroplano militare con caratteristiche militari e lo si adatta poi alle esigenze del traffico civile, generalmente con l'aggiunta di una cabina per passeggeri. Tale adattamento naturalmente ha tutti i difetti della costrizione. Occorre invece che l'aeroplano commerciale sia concepito attraverso lo studio delle necessità e delle esigenze del traffico, che sono la sicurezza, la regolarità, il tonnellaggio, l'economia, l'autonomia, il conforto, ecc.

La condizione essenziale di vita del traffico commerciale aereo è rappresentata dalla sicurezza del trasporto e dalla regolarità dell'esercizio; l'assuntore è per conseguenza portato ad impiegare le macchine migliori senza considerare se siano di marca nazionale o straniera. « Questo inderogabile dato di fatto — scrive l'Autore — non va trascurato dai nostri industriali, se vogliono, come è loro diritto, vedere le aerolinee italiane percorse da velivoli nazionali. I risultati magnifici dati dalla nostra industria aeronautica nel campo dei motori e delle macchine di guerra, lascia sperare tuttavia che anche sulle grandi vie della aero-navigazione internazionale essa possa lanciare macchine capaci di affrontare qualsiasi concorrenza ».

Le grandi linee aeree internazionali interessano tutto il mondo civile e non un popolo solo. Occorre quindi che ad esse, come già alle linee marittime, sia consentito un regime di completa libertà. Che cosa si penserebbe, ad esempio, di una linea di navigazione marittima tra il Tamigi e il Mar Nero, che dovesse essere inglese fino a Brest, francese fino al Golfo di Guascogna, quindi spagnola, italiana, greca e finalmente turca? Ebbene, avverte l'Autore, la navigazione aerea oggi è fondata su quest'assurdo. E questo dipende dalla non mai abbastanza deprecata tendenza di popoli e governi a considerare l'aeronautica quasi esclusivamente come una delle più grandi forze militari dello Stato. Passando ad esaminare il problema della organizzazione tecnica, il La Polla rileva anzitutto la tendenza attuale ad impiegare potenze sempre più elevate e apparecchi plurimotori. Sotto il punto di vista del rendimento commerciale delle macchine, le condizioni odierne del trasporto aereo lasciano non poco a desiderare. Si calcola infatti che il carico trasportato per cavallo-vapore oscilli fra i sei e i sette chilogrammi del peso totale dell'apparecchio. Bisogna però considerare che il *carico utile* è sensibilmente inferiore al peso degli apparecchi a vuoto ed è inoltre per buona metà rappresentato dal *carico di servizio* (equipaggio, strumenti di navigazione, carburanti, lubrificanti, ecc.), cosicchè il *carico pagante* trasportato si riduce alla sola quarta parte del carico totale, ossia a 1,5 - 1,7 per cavallo-vapore negli apparecchi terrestri e a molto meno negli apparecchi marittimi. Questo basso rendimento è dovuto al fatto che il velivolo deve creare a spese della potenza motrice la forza per il proprio sostentamento aerodinamico e quella per vincere le resistenze nocive all'avanzamento.

La questione della forza motrice richiama alla mente un altro elemento fondamentale: la velocità. Nella navigazione aerea la velocità oscilla attualmente fra i 160 e i 170 chilometri all'ora; occorre però notare che la velocità commerciale è sensibilmente inferiore a quella normale.

L'esame delle attuali condizioni di funzionamento delle aviolinee civili d'Europa dimostra quanto basso sia il regime odierno della velocità nel trasporto aereo e quanto cammino resti ancora da fare su questa via. Una grande limitazione alla celerità del percorso è data inoltre dalla sospensione del traffico durante le ore notturne, sospensione che appare tanto più ingiustificata se si considera che il volo notturno non rappresenta di per se stesso una particolare difficoltà.

Un campo di attività al quale bisognerà dedicare cure particolari è dunque quello del progressivo costante aumento della velocità intrinseca e relativa del trasporto, integrata

col sempre maggiore accrescimento dell'indice di sicurezza. A questo problema si aggiunga quello non meno importante della organizzazione delle aviolinee secondo i più rigidi criteri tecnici, scientifici e sperimentali.

L'Autore accenna quindi all'affascinante argomento della super-aviazione, la quale, mercè motori a reazione testè sperimentati (autorazzo, velivolo razzo, ecc.), potrà raggiungere sbalorditive velocità per superare la nostra atmosfera e lanciarsi vorticosamente negli spazî interplanetari. Qui siamo certo nel campo della immaginazione e di una molto ottimistica valutazione di talune timide esperienze, ma l'Autore, uscendo da questo campo astratto, ritiene che la comparsa del motore a reazione legittimi la speranza di poter almeno raggiungere gli altissimi strati atmosferici (30-40 Km.) ed ivi procedere alla velocità di circa 2000 Km. all'ora.

Tornando ai più attuali e pratici problemi del traffico civile aereo, il La Polla rileva che alla questione della velocità fa riscontro quella della autonomia. Le principali aviolinee mondiali sono suddivise in tappe della lunghezza minima di 200 Km. e massima di 500. Questa suddivisione è determinata oltre che dalla necessità di rifornirsi di essenze e di lubrificanti, data la limitata autonomia del motore, dalla necessità di collegare fra loro vari centri di traffico che trovansi lungo la linea. Orbene, l'Autore insiste nel concetto che il velivolo debba lanciarsi sulle grandissime distanze, avvertendo che solo in tal modo la navigazione aerea potrà diventare realmente redditizia. Occorre che l'autonomia del velivolo, che è oggi bassissima, venga portata almeno a mille chilometri. Un primo tentativo vien fatto dalla Compagnia Olandese K. L. M. con la linea Amsterdam-Batavia (13.000 Km.) servita dal trimotore Fokker F. X., la quale avrà tappe di lunghezza non inferiori a 1200 chilometri, rappresentanti il percorso di una giornata luce.

Anche qui però si rileva l'inconveniente della interruzione del traffico durante la notte. Bisogna però considerare che non sono affatto semplici le soluzioni imposte dal problema organizzativo da cui dipende in gran parte la possibilità del volo notturno. Trattasi della completa sistemazione dei servizi meteorologico, radiotelegrafico e radiogonometrico, della dislocazione e organizzazione di aerofari, radiofari, e aerosemafori, della sistemazione di aeroporti di scalo e dei numerosi e complessi servizi inerenti. Tutti questi problemi ed altri di non minore importanza ed urgenza si potranno efficacemente affrontare quando venga riconosciuta alla navigazione aerea quella piena libertà di cui gode oggi quella marittima, il che potrà avvenire attraverso lo studio e lo sviluppo del diritto internazionale aereo e le intese sempre più strette fra gli Stati interessati.

Un grande avvenire è riserbato certamente al traffico aereo al quale le varie Nazioni vanno

dedicando una ognor crescente attività e un sempre più vivo interesse; e giustamente il La Polla conclude che «la superba ascesa iniziata dalla nostra Italia sotto l'impulso vivificatore del Fascismo, ci dà la sicurezza che nella grande competizione sarà a noi riserbato il posto dei forti».

Aviazione civile e aviazione militare. — L'interessante argomento dei rapporti tra l'aviazione civile e quella militare, sul quale Ernesto La Polla ha fatto le considerazioni che abbiamo sopra riportate, è oggetto d'esame, sulla stessa *Rivista Aeronautica*, da parte di E. G. Luraghi.

Anche egli conviene nella tesi che i due aspetti dell'attività aviatoria debbano restare nettamente distinti e constata che ancor oggi non si ha una chiara visione delle esigenze dell'aviazione civile e che si dà alla sua organizzazione una forma non adeguata. Si crede che fine della cosidetta aviazione commerciale, oltre quello di trasportare lungo linee prefissate carichi di posta, di passeggeri e di merci, sia quello di costituire una pronta riserva per l'aviazione militare; e si pretende che i velivoli da trasporto siano facilmente trasformabili in velivoli da guerra e gli aeroporti distribuiti sul territorio secondo criteri di strategia anzi che di opportunità economica.

«Questo concetto — commenta l'Autore — deriva dal fatto che si ha poca fede nella aviazione commerciale. E si ha torto perchè si giudica da quel che essa è attualmente senza guardare troppo in avanti; nuoce certamente il fatto che l'aviazione commerciale ha avuto origine dall'aviazione militare e che l'inizio dell'attività di quella è tanto vicino da non aver ancora abituato ad una esatta comprensione delle sue necessità».

Le aviolinee debbono invece conformarsi alle naturali esigenze del traffico e gli apparecchi da trasporto debbono essere creati in base a concetti puramente economici e prodotti in tipi che presentino diverse caratteristiche a seconda dell'uso (posta, passeggeri, merci, ecc.) e della linea, ai quali sono destinati. E' intuitivo che gli apparecchi bellici devono assolvere ben altri compiti e presentare caratteristiche ben diverse; molte qualità positive per un aeroplano commerciale possono essere negative per uno militare. Il Gen. Douhet definisce il velivolo da battaglia «un'arma con le ali, non un'ala armata», e lamenta, con un altro competentissimo in materia, il Cap. Gustosa, che gli ingegneri progettisti abbiano finora prodotto apparecchi, curandosi spesso solo di risolvere il problema della capacità volativa, e lasciando a costruzione effettuata di apportare gli adattamenti per l'impiego al quale i velivoli venivano assegnati.

Orbene — aggiunge il Luraghi — un'analoga constatazione è facile fare per quanto

riguarda gli apparecchi commerciali da trasporto, con l'aggravante anzi che spesso vengono adibiti ai servizi aerei aeroplani dello stesso tipo di quelli in servizio presso l'Esercito, progettati per usi spiccatamente bellici. Si osserva poi che dalle officine aeronautiche escono numerosi tipi di apparecchi «factotum», per i quali sono previsti numerosi impieghi, molte volte di carattere assolutamente disparato.

Del resto la specializzazione dei meriti a seconda dei compiti non deve limitarsi agli apparecchi, ma deve comprendere l'organizzazione aeronautica generale, compresi gli aeroporti che debbono avere diversa struttura e diversi impianti a seconda che siano destinati al servizio civile o al servizio militare. L'Autore illustra quindi i benefici che una sana organizzazione aerea commerciale potrebbe rendere in caso di guerra, pur conservando le proprie caratteristiche di aviazione civile e conclude rilevando come tale organizzazione possa risolversi in un ottimo mezzo di propaganda nelle masse per la creazione della tanto auspicata coscienza aeronautica nazionale.

Per un' aviolinea anglo italiana Genova-Alessandria d'Egitto. — Alcuni tecnici italiani e inglesi, accompagnati dal colonnello Pellegrini, capo gabinetto del nostro Ministero dell'Aeronautica, hanno compiuto un volo su di un apparecchio «Super Wal», toccando i porti di Canea, Navarino e Brindisi e le località di Tobruk e Alessandria d'Egitto. Tale viaggio sarebbe in rapporto con la istituenda linea aerea Genova-Roma-Alessandria d'Egitto, che si inaugurerebbe la prossima primavera.

Velivoli leggeri da turismo. — In occasione di alcune competizioni aviatorie la Fédération Aéronautique Internationale ha classificato gli aeroplani leggeri in tre categorie:

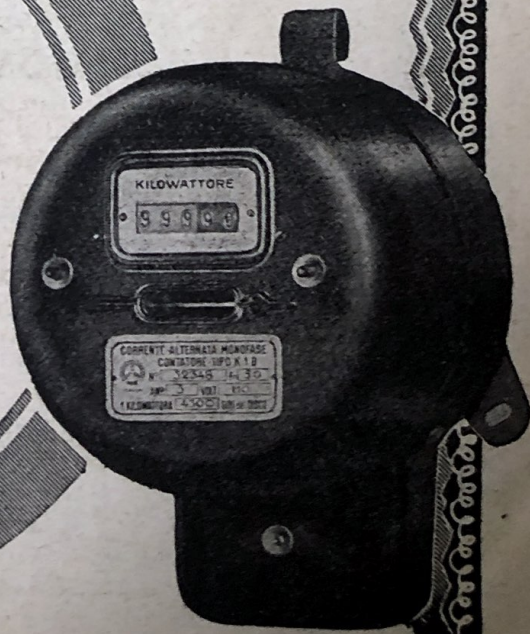
1° monoposti con peso a vuoto inferiore ai 200 chilogrammi;

2° monoposti con peso a vuoto fra i 200 e 350 chilogrammi;

3° biposti fino al peso a vuoto di 400 chilogrammi.

In pratica però questi limiti sono osservati solo per gli apparecchi che prendono parte a gare, chè nell'uso comune si chiama pure aeroplano leggero, ad esempio, un biposto con motore di 100 cavalli vapore come quelli dei tipi *Moph, Avian, Widgeon, Bluebyrd, Tiger-Moph* e *Imp*, nella cui costruzione si è specializzata l'Inghilterra.

Sullo sviluppo assunto dagli aeroplani leggeri, specialmente in Inghilterra, ci fornisce interessanti dati la Rivista *The Aeroplane*. In America vi è grande varietà di biposti ed anche triposti con un motore Curtiss O. X. di circa 90 HP a vapore, più lenti però e più pe-

santi dei tipi inglesi; la Germania si è invece specializzata nella classe «pesi minimi», fra i quali hanno dato ottima prova il monoplano *Messerchmitt* che viaggiò dalla Germania all'Italia sorvolando le Alpi, e il biposto *Klemm-Daimer*, che coprì un percorso di 4800 Km. sull'Europa Centrale.

In Inghilterra la produzione di velivoli leggeri si è talmente intensificata da determinare un considerevole abbassamento del prezzo di tali apparecchi. Così il *Moph* che prima costava 80.000 lire italiane, oggi si può acquistare con circa 58 mila lire; l'*Avian* con 54 mila lire; e si spera di aver presto un buon velivolo leggero per 45 mila lire.

Certo alla diffusione di queste... vetturette dell'aria, così utili per la divulgazione del turismo aeronautico, gioverebbe molto la creazione di numerosissimi, se pur modesti, campi e parchi di atterraggio opportunamente distribuiti. Negli Stati Uniti questa necessità è stata così ben compresa che si sono costruiti ormai attorno a duemila di questi «parchi d'aria».

La nuova macchina volante di un italiano: «l'elico-giro». — Il costruttore italiano Isacco ha compiuto all'aerodromo del Bourget alcuni felici esperimenti con un suo nuovo apparecchio, l'*elicogiro*, che fa pensare, come principio, al noto apparecchio del La Cierva. La differenza fra i due congegni sta in questo: che l'*elicogiro*, invece di avere, come l'*autogiro*, una sola elica verticale «folle», ne ha due mosse da due motori di 3 HP.

Da Roma a Venezia in meno di un'ora e tre quarti. — Il pilota Bianchini partito alle 8,45 del 22 ottobre u. s. da Roma con un apparecchio monomotore del servizio aereo Roma-Venezia, è giunto a Venezia alle 10,25, coprendo in tal modo il percorso di circa 450 chilometri in linea d'aria in sole ore 1,40. La traversata è stata compiuta in tempo di «record».

L'inaugurazione delle linee aeree Roma-Barcellona e Roma-Tripoli. — Alla presenza di S. E. l'On. Balbo, del Governatore di Roma e di altre cospicue personalità si sono inaugurate il 15 novembre u. s., all'idroscalo di Ostia, le nuove linee aeree civili Roma-Genova-Barcellona e Roma-Siracusa-Tripoli.

Il loro servizio è regolato dal seguente orario:

Sulla linea Roma-Siracusa-Tripoli il viaggio di andata si effettua ogni giovedì, con partenza da Ostia alle ore 7, da Siracusa (idroscalo) alle ore 13 e arrivo a Tripoli alle 16,45; il viaggio di ritorno ogni sabato con partenza da Tripoli alle 6,30, da Siracusa alle 11,30, arrivo ad Ostia alle 16,55.

Sulla linea Roma-Genova-Barcellona il viaggio di andata si effettua ogni lunedì con partenza da Ostia alle ore 7, da Genova alle 10,30 e arrivo a Barcellona alle 17,30; il viag-

gio di ritorno ogni mercoledì, con partenza da Barcellona alle 7, da Genova alle 14,30, arrivo ad Ostia alle 17,30.

Le due linee aeree fanno anche il servizio di posta, limitato per ora al trasporto delle corrispondenze ordinarie, per cui la sopratassa è stabilita come segue:

Per la linea Roma-Siracusa-Tripoli: *a*) lettere e biglietti postali (per ogni 15 grammi o frazione di 15 grammi), cartoline per corrispondenza, cartoline illustrate, biglietti da visita, partecipazioni, fatture commerciali e cedole di commissione libraria, L. 0,50; *b*) carte manoscritte, stampe, campioni (ogni 50 grammi o frazione di 50 grammi), L. 0,80. Per la linea Roma-Barcellona: *a*) lettere e biglietti postali (per ogni 20 grammi o frazione di 20 grammi), cartoline per corrispondenza, cartoline illustrate, biglietti da visita, partecipazioni, fatture commerciali, cedole di commissione libraria, L. 1,20; *b*) carte manoscritte, stampe e campioni (ogni 50 gr. o frazione di 50 grammi), L. 2.

Mille chilometri in cinque ore con un trimotore da turismo. — In occasione della Mostra Internazionale di Aeronautica a Berlino, ha avuto luogo, organizzata dal R. Aero Club di Milano e dall'« Aviolinee Italiane », una crociera aerea Milano-Monaco-Berlino, con apparecchio trimotore a cabina. Vi hanno partecipato 6 passeggeri, una signorina brasiliana, un architetto romano, un ingegnere veneziano, un podestà piemontese e due giornalisti milanesi.

Le Alpi sono state sorvolate a un'altezza superiore ai 4000 metri; il tratto Milano-Monaco, di 450 chilometri, è stato coperto in 2 ore e un quarto, quello Monaco-Berlino, 550 chilometri, in 2 ore e 50 minuti. I mille chilometri del percorso totale sono stati coperti in 5 ore e 5 minuti, ossia in tempo di « record ».

La direttissima aerea Ostia-Cagliari. — Col 1° novembre la linea aerea Ostia-Terranova-Cagliari ha inaugurato il servizio diretto Ostia-Cagliari, che viene coperto in 3 ore e mezza. Per ora tale servizio diretto d'andata e ritorno si effettua una volta alla settimana, ma verrà reso quadrisettimanale e si spera di poterlo rendere giornaliero nella prossima primavera.

Campi di fortuna per l'aviazione. — La *Gazzetta Ufficiale* del Regno pubblica dieci decreti, in data 27 settembre 1928, del Capo del Governo, Ministro dell'Aeronautica, con i quali sono istituiti i seguenti campi di fortuna: Orvieto (Terni), Lodi (Milano), Bereguardo (Pavia), Umbertide (Perugia), Oricola (Aquila), Nicotera Marina (Catanzaro), Spoleto (Perugia), Praia d'Aieta (Cosenza), Bomarzo (Viterbo), Avezzano (Aquila).

STRADE

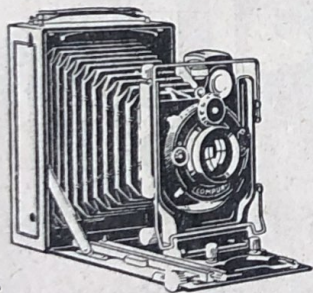
Piste stradali per la circolazione ciclistica.

L'intensità della circolazione ciclistica in Italia, ove si contano almeno 20 biciclette per ogni autoveicolo, è tale da richiamare una congrua considerazione su questo « utente della strada », ora specialmente che il problema della sistemazione stradale si va imponendo all'attenzione del pubblico e dei poteri statali.

Sulla rivista « *Le Strade* », del T. C. I. (ottobre 1928), quel profondo conoscitore del problema stradale che è l'Ing. Italo Vandone, fa un'interessante disamina del problema della circolazione ciclistica, dedicandovi un articolo, dal quale riteniamo opportuno riportare, per uso dei nostri lettori, i punti principali.

Riferendosi ad un opuscolo che tratta del ciclismo e dell'industria del ciclo nell'Europa Centrale, l'Ing. Vandone, dopo ver rilevato che le banchine separate assegnate anche in certe strade d'Italia ai ciclisti sono sempre troppo strette e troppo malagevoli, illustra quanto è stato fatto in Germania e in Olanda per la tranquilla circolazione dei ciclisti. Conviene premettere che in Germania l'industria del ciclo ha raggiunto una importanza particolare: 70 fabbriche che nel 1927 hanno prodotto la bellezza di circa 2 milioni e mezzo di cicli di cui appena il 9 per cento destinato all'esportazione. In quel mercato si calcolano da 10 a 12 milioni di biciclette in circolazione e la più numerosa delle moltissime associazioni ciclistiche tedesche conta la bellezza di 220.000 soci.

A Berlino vige la norma che la larghezza della strada venga ripartita in modo che i due quinti risultino assegnati ai marciapiedi, i cui cordoni vengono spostati di un metro verso la carreggiata per ricavarne due piste ciclistiche nei due sensi della circolazione. Per proteggere il pedone dal ciclista si usa interporre tra il marciapiede e la pista un risalto di alcuni centimetri. Speciali raccordi consentono il comodo passaggio dalla pista ciclistica alla carreggiata. Ove non è possibile, per ragioni di spazio, assegnare al ciclismo due piste separate per ciascun senso della circolazione, soluzione certamente ideale, si fa luogo ad una pista unica con larghezza minima di due metri, da portarsi a metri 2,75 in caso di circolazione molto intensa. Nel mezzo delle piste a doppia corrente viene tracciata una linea colorata per separare gli spazi riservati alle due direzioni.

Lungo le strade di poca larghezza, ove non

è possibile la pista riservata, si ricorre al ripiego di sistemare in modo speciale una striscia della carreggiata in margine al cordone del marciapiedi, striscia larga da 80 a 90 cm., che costituisce una comoda pista per le biciclette pur non essendo vietata agli altri veicoli in caso di necessità.

L'Ing. Vandone passa poi a trattare della pavimentazione di queste piste ciclistiche, pavimentazione che riesce alquanto economica quando vi si impieghi una miscela d'argilla e scorie o ceneri dello spessore di 10, 15 cm., ma assai più efficace e distinta quando si ricorra, per il caso di intensa circolazione, a piccoli blocchetti di pietra o ad una copertura a base di catrame o bitume.

In Olanda, ove lo sviluppo del ciclismo ha raggiunto i limiti del possibile perchè vi si contano 3 milioni di biciclette su 7 milioni d'abitanti, le piste ciclistiche sono pavimentate con piastrelle di calcestruzzo di 25 cm. di diametro. Si noti che in Olanda come, del resto, in Danimarca, la bicicletta viene normalmente usata in pieno centro urbano e da persone attempate, signore, ecclesiastici, ecc., per le più tranquille esigenze utilitarie.

Molta importanza si dà, nelle grandi città tedesche, al servizio di rimessa delle biciclette nella vicinanza dei principali stabilimenti e uffici pubblici; talune di queste grandi rimesse possono accogliere migliaia di biciclette.

Ma l'affermazione massima del ciclismo sta nella creazione di piste apposite, indipendenti dalle strade ordinarie. Di tali piste ne esistono in Germania, ma sono assai più frequenti nel territorio olandese, ove costituiscono una rete ancor più fitta di quella stradale, attorno ai centri più popolosi e industri. Esse sono a fondo artificiale, munite di segnalazioni di distanza e di direzione.

In Germania la importante Società ciclistica « Magdeburger Verein fur Radfahrwege » ha promosso la costruzione di tutta una rete di tali piste riservate irradianti da Magdeburgo. Il loro uso è riservato ai soci del sodalizio, i quali pagano una tassa annua di 3 marchi oppure 50 marchi per una volta tanto; i non soci possono acquistare carte di passaggio mensili al prezzo di 1 marco.

Nei suoi 16 anni di vita, la Società ha già speso centocinquanta mila marchi per apertura e manutenzione di piste ciclistiche allaccianti la città di Magdeburgo alle località dei dintorni che sono meta abituale di passeggiate ciclistiche, nonchè a taluni centri abitati che distano parecchie decine di chilometri.

Terminata l'importante rassegna della circolazione ciclistica nella nazione ove essa è oggetto di particolari provvidenze, l'Ing. Vandone lancia un grido al quale il Touring, fedele alle sue origini, non può non far eco: « Amici ciclisti, a noi ! ».

La strada nell'economia e nella disciplina nazionale.

Nella Rivista *Esercito e Nazione* il Generale Enrico Maltese tratta della strada nell'economia e nella disciplina nazionale. L'articolo è denso di concetti originali e di pratiche deduzioni. Riportiamo qui soltanto i punti più notevoli.

Scrive l'autore che il problema della strada è balzato in primo piano per effetto dell'invenzione dei motori leggeri, della multiforme utilizzazione della gomma e della larga disponibilità di carburanti. L'auto-trazione, svincolando il medio traffico dalla rigidità delle rotaie e dalla necessità della lenta ed assai costosa costruzione delle ferrovie ed adattandolo con vantaggio quasi impensato alla strada ordinaria, ha risollevato immensamente l'importanza di questa nell'economia di tutti i paesi del mondo, ma specialmente in quelli, come il nostro, intensamente abitati, di ricchezza agricola molto diffusa e di suolo in gran parte collinoso e montagnoso.

Prosegue l'autore affermando che il problema richiede un largo contributo di comprensione e di disciplina da parte di tutti i cittadini, contributo che essi debbono dare con la migliore buona volontà.

L'uso della strada dovrà comprendere in sè il più grandioso ed incessante esercizio di disciplina che il popolo possa mai fare. Un popolo che in tempo di pace abbia imparato ad usare con disciplina delle sue strade possiede già, per questo solo fatto, una molto maggiore probabilità di successo in caso di guerra, specie oggi che il movimento è parte così essenziale dello svolgimento di ogni operazione militare.

In tempo di guerra le ferrovie rifuggono dai campi di battaglia e stentano molto, nella guerra di movimento, a seguire da presso gli eserciti. La strada risorge pertanto a nuova vita in misura veramente cospicua.

Il Gen. Maltese è deciso fautore dell'alberatura della strada, esponente di vera civiltà, sorgente di ristoro alla circolazione e fonte non trascurabile di produzione, nonchè mezzo efficace di mascheramento in tempo di guerra.

Il problema della strada è finanziario, tecnico e amministrativo. Abbiamo ora in Italia circa 165.000 chilometri di strade di cui 20.000 sono di prima classe e queste sole richiedono per la manutenzione la spesa annua di circa 260 milioni di lire.

Per la migliore soluzione del problema tecnico-stradale il Gen. Maltese, dopo aver ricorso all'ardita immagine della strada immaginata come un vero *prolungamento nello spazio del più adatto appoggio dell'autoveicolo in corsa*, afferma che solo adattando l'appoggio alla macchina in movimento si può chiedere a questa tutto il rendimento di cui è capace.

Per quanto riguarda l'organizzazione «la strada richiede sorveglianza tecnica (manu-

tenzione) e sorveglianza di esercizio (disciplina e movimento) ». Per l'una e per l'altra occorrono grandi mezzi e numeroso personale, ma esse si dovranno ottenere anche con la tenacia, che si riassume nell'energico monito del nostro Duce: « **Durare** ! ».

L'Autore rileva, a questo punto, la opportunità di una speciale Polizia stradale, mobilissima e investita di grande autorità — e tale è infatti la Milizia della Strada recentemente istituita — la necessità di uno speciale servizio che ponga rapidamente rimedio ad ogni deperimento, nonchè di una speciale educazione stradale, che dovrà essere impartita ai cittadini fin dalla scuola.

« La visione della strada piena di polvere e di buche, penosamente percorsa dal carro che nel mezzo la ingombra, col carrettiere spesso addormentato o sordo alle chiamate: ovvero immiserita da mucchi di ghiaia che per lunghi mesi aspettano chi la spanda, deve sparire come una bruttura ed una incongruenza; ma deve anche sparire il brutto anacronismo del « viandante » di qualunque specie esso sia (da quello dalle mani callose a quello dalle mani inguantate) che considera la strada come cosa sua e suo pieno libito il modo di servirsene ».

Riportiamo infine alcuni altri notevoli aforismi del Gen. Maltese; aforismi cui, non occorre dirlo, sottoscriviamo a due mani:

« Una buona rete stradale, in tempo di guerra, è un'arma di più, e potentissima, in pugno a chi, in quella stessa zona o nelle sue vicinanze, deve operare ».

« A malgrado della sua apparente rigidità, la strada è elastica rispetto al flutto che la percorre, ed è capace di un « convogliamento » assai più grande, quando il movimento sia opportunamente regolato e sussidiato, mentre quella capacità si riduce di molto ove ciò non si verifichi ».

« Il rispetto delle norme della circolazione stradale, ad avviamento raggiunto, dovrà essere ottenuto non tanto per mezzo dell'opera di controllo e coercizione, quanto per abitudine e volontaria comprensione: la quale per essere ben fondata ed applicata deve trovare un primo fondamento in un vero insegnamento scolastico elementare, ed esser quindi successivamente sviluppata nelle principali istituzioni che, con verace amor di patria e saldo senso di disciplina, accomunano anime e nervi della presente giovinezza italiana (balilla, avanguardisti, ecc.) ».

L'ordinamento della Milizia Stradale.

E' entrata in funzione la Milizia della Strada, alla quale, come è noto, è affidata l'applicazione delle norme contenute nel Decreto Legge sulla tutela del patrimonio stradale e la disciplina della circolazione. Sarà cómpito della nuova Milizia, oltre che attendere al servizio

di polizia, curare anche quello di segnalazione e di soccorso automobilistico.

Va rilevato, a conferma del magnifico disinteresse con cui gli importantissimi cómpiti vengono assolti, che nessuna percentuale spetta al milite per qualunque contravvenzione possa venire intimata.

La Milizia Stradale ha questo ordinamento: un console comandante; un seniore vice-comandante; 4 centurioni, 1 ufficiale d'amministrazione, 20 capi-manipolo, 111 capi squadra, 107 militi conduttori, 129 militi di scorta, 178 militi di riserva, che verranno chiamati solo in caso di assoluta necessità. I militi stradali avranno a loro disposizione 108 automobili e un numero non ancora stabilito di biciclette e di motociclette. Distintivo dell'uniforme è la sigla dell'azienda « A. A. S. S. » ricamato in oro insieme con un'aquila e un fascio, da applicarsi sul braccio sinistro.

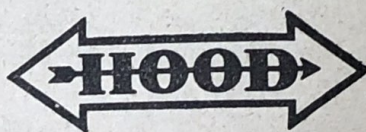
Tecnicamente il Comando della Milizia Stradale dipende dal Ministro dei Lavori Pubblici, che è anche presidente dell'Azienda Autonoma Statale delle Strade; disciplinarmente invece dipende dal Comando Generale della M. V. S. N. A disposizione del Comando sono 3 ispettori (centurioni): uno per l'Alta, uno per la Media, uno per la Bassa Italia. I reparti operanti sono così distribuiti: 1) Roma (Lazio) 6 squadre; 2) Perugia (Umbria) 4 squadre; 3) Firenze (Toscana) 6 squadre; 4) Torino (Piemonte) 6 squadre; 5) Genova (Liguria) 4 squadre; 6) Milano (Lombardia) 6 squadre; 7) Bolzano (Trentino e Cadore) 4 squadre; 10) Bologna (Emilia-Romagna) 6 squadre; 11) Ancona (Marche) 4 squadre; 12) Aquila (Abruzzi) 4 squadre; 13) Caserta (Campania e Molise) 6 squadre; 14) Bari (Puglia e Basilicata) 6 squadre; 15) Catanzaro (Calabria) 5 squadre; 16) Palermo (Palermo, Agrigento, Caltanissetta, Enna) 6 squadre; 17) Catania (Messina, Siracusa, Ragusa) 4 squadre; 18) Cagliari (Sardegna) 4 squadre.

Il riattamento della strada del Catinaccio.

La strada di montagna costruita durante la guerra, che dal Passo di Carezza conduce, attraverso la Forcella Negra, nella Valle di Tires, verrà nel corso del 1929 debitamente riattata ed allargata. Questa strada, nota anche come strada del Catinaccio, gioverà senza dubbio al movimento turistico della regione del Catinaccio, di Carezza e di Tires.

Per la strada a mare Savona-Albissola.

La Commissione incaricata di addivenire agli studi concreti per la strada a mare Savona-Albissola ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la propria relazione sul progetto di costruzione.

Rilevata la intensità dei traffici tra Savona, la zona litoranea verso Genova e il basso Piemonte per il Passo dei Giovi e la sproporzione

tra questo traffico e la scarsezza dei mezzi di comunicazione, la relazione specifica che la progettata arteria si svilupperà per 2277 m. quasi completamente in linea retta e orizzontale. La spesa è preventivata in 8 milioni, e ad essa contribuirà fortemente il Comune di Savona. L'importante problema sta dunque avviandosi alla sua definitiva risoluzione.

Strada Prato-Pistoia.

L'Amministrazione Provinciale di Firenze ha già appaltati i lavori per la correzione della strada Prato-Pistoia in corrispondenza del ponte sul Torr. Bagnolo che per la sua forma difettosa e pericolosa è denominato «il ponte Torto». Questo lavoro toglierà una delle più gravi e pericolose deformità di quella importante arteria stradale.

Nuova carrozzabile tra le Provincie di Savona e di Cuneo.

Una nuova strada, della lunghezza di circa 20 chilometri, collega le Provincie di Savona e di Cuneo, partendo dal Comune di Cairo Montenotte per raggiungere Scaletta Uzzone. La nuova grandiosa opera è venuta a realizzare un antico sogno delle laboriose popolazioni delle Valli della Bormida e dell'Uzzone, le quali hanno dimostrato con festose manifestazioni il loro grato entusiasmo per l'opera solerte e creativa del Regime fascista.

ALBERGHI

Contro la rinascita della «mancia».

Riceviamo da un nostro Socio:

«Segnalo a codesta Direzione un grave inconveniente che da tempo si verifica in molti alberghi d'Italia, come — per la speciale professione da me esercitata — ho avuto occasione di constatare personalmente. E' un inconveniente che non ho segnalato finora perchè l'ho dapprima ritenuto un fatto sporadico, non meritevole di nota, ma non ho più motivo di tacerlo allorchè ho potuto constatare come esso vada sempre più diffondendosi con grave scapito della classica fama di cortesia onde sempre ha goduto la nostra italica terra. Ebbi occasione di intrattenermi per una quindicina di giorni all'Hotel......... di......, occupando una camera per due persone al prezzo di L. 50 giornaliere, comprese le tasse ed il servizio. Data la categoria di lusso alla quale l'Albergo è assegnato, la percentuale per il servizio non è indifferente. Però anche qui, come in altri Alberghi delle principali città italiane, ho notato nel personale di servizio — specie in quello di camera — la assoluta mancanza di quella urbana cortesia che induce a porgere almeno un saluto al viag-

giatore partente, anche se questo — attenendosi alla proibizione stampata sul regolamento affisso in ogni camera — non lascia una speciale mancia.

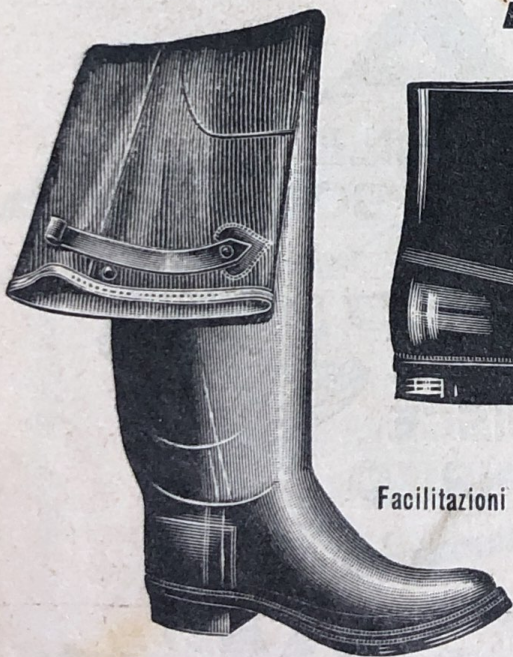
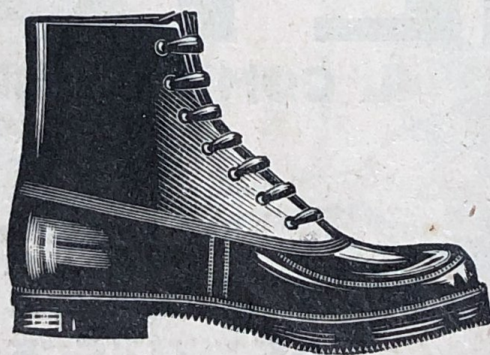
« Faccio notare tale inconveniente a codesta Direzione certo che — usando dell'autorità onde dispone — vorrà provvedere ad invitare le Direzioni degli alberghi a che vigilino sul personale al fine di impedire che il lamentato sconcio debba continuare a verificarsi ».

Abbiamo riprodotto testualmente la lettera del nostro Socio la quale rimette in campo la *vexata quaestio* della mancia, in relazione a quella della percentuale fissa. Ne abbiamo parlato ripetutamente ne *Le Vie d'Italia* e ne *L'Albergo in Italia*.

Nel N. 11 dell'anno 1926 di quest'ultima Rivista abbiamo anzi riprodotto dieci tipi di cartelli in quattro lingue che sono affissi a profusione nei locali dell'Albergo Touring di Milano, invitando gli Albergatori tutti a seguire tale esempio, e soprattutto ad invigilare rigorosamente affinchè il divieto di accettare mancie venga strettamente osservato.

Nel settembre 1926 scrivevamo in *Vie d'Italia* a tale proposito: « L'efficacia dei cartelli che invitano a non corrispondere mancie è innegabile: il cliente si sente effettivamente più rassicurato, si convince che il sistema dell'albergo è quello, sente la solidarietà degli altri clienti del non dare, e vince agevolmente quel senso di malintesa generosità, talvolta di pura timidezza, che lo aveva sino allora indotto a sottostare alla vieta tirannia. Il personale, dal canto suo, subisce per riflesso l'impressione del cliente, e quelle esortazioni chiare ed esplicite che sempre gli cadono sotto gli occhi valgono se non altro ad ispirare nei meno riguardosi un maggiore riserbo, un miglior concetto della propria dignità professionale, un contegno più corretto verso il cliente ».

E nel dicembre 1927, nella stessa Rivista, ribadivamo: « Ma la spinta decisiva per sradicare il deplorato malvezzo deve venire dai clienti. Ciascuno di essi, ciascuno di noi, allorquando, pagato il proprio conto, lascia l'albergo, guardi bene negli occhi quel cameriere o quel *boy* che gli si parassero dinanzi con l'intenzione, palese o larvata, di chiedere tacitamente la mancia, e con quello sguardo gli dica: — Tu sei pagato per le tue prestazioni. E di più ricevi la tua parte non indifferente di percentuale, parte che io ho sborsato appunto quale corrispettivo per i servizi che mi sono stati resi. Null'altro ti compete! — Si convinca il cliente che, se è vero che l'abitudine costituisce una forza, è altresì vero che tutte le abitudini possono essere rotte, che le cattive abitudini debbono esserlo. E concorra ognuno per la sua parte a stabilire questa solidarietà dei clienti tutti nel non dare ».

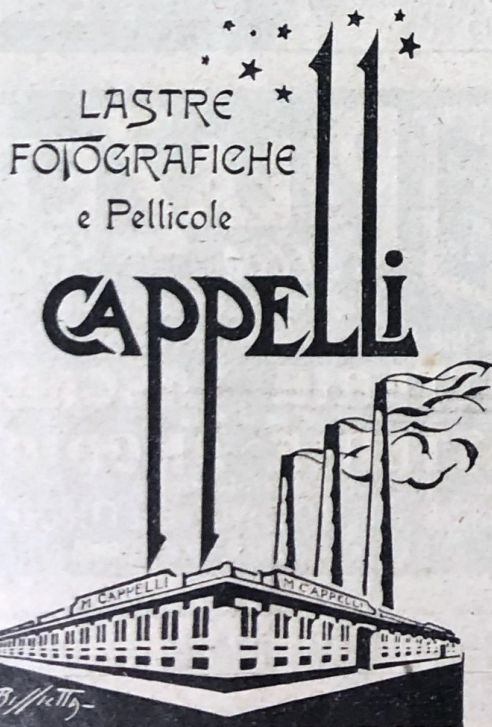
In conclusione, noi non abbiamo che un consiglio da ripetere al nostro Socio che ci scrive e a quegli altri — e sono tanti — che

si trovano o si troveranno nelle sue condizioni: Persistere! DURARE! In questa come in tutte le altre buone iniziative. Non trascurare di segnalare al Direttore o al proprietario dell'Albergo dove l'inconveniente si verifica, le scortesie delle quali saranno stati fatti oggetto, affinchè dal ripetersi di tali lagnanze — spesso dirette contro la medesima persona — il Direttore o il proprietario stesso sappiano che cosa pensare del loro personale e possano immediatamente prendere gli opportuni provvedimenti a tutela dell'interesse della loro azienda. Agli albergatori ripetiamo anche l'antico consiglio: Affiggere dovunque e bene in evidenza i cartelli proclamanti l'assoluto divieto della mancia. Colpire inesorabilmente le infrazioni. Che il malvezzo debba e possa sradicarsi è cosa provata: noi conosciamo più di un albergatore di grido, e più di un proprietario di grande Ristorante che è riuscito a raggiungere pienamente lo scopo. E' questione di risolutezza e di pertinacia. In definitiva, il pubblico affluisce più numeroso e meglio disposto in quegli esercizi nei quali è notorio che l'abitudine della mancia è scomparsa e che il servizio non ne soffre per questo. E da tale maggiore affluenza, trae, come ovvio, direttamente vantaggio anche lo stesso personale di servizio.

Se il pubblico, o per lo meno la massa del pubblico, persisterà in questa linea di condotta, lo scopo prefisso verrà raggiunto.

Non ci nascondiamo che l'inizio non sarà affatto scevro di inconvenienti, così come accade sempre negli inizi di tutte le imprese; e per qualche tempo il pubblico dovrà tollerare quella freddezza, quella sgarbatezza più o meno larvata, che il nostro Socio lamenta. Ma a lungo andare quella parte del personale che ora si comporta in modo inurbano, dovrà smettere tale sistema, o sarà colpito dalle immancabili sanzioni cui la designeranno i ripetuti reclami e le lagnanze del pubblico.

ARTE

Così si dovrebbe fare.

Sarebbe eccessiva pretesa chiedere che i lettori ricordassero un articolo intitolato *I Musei e il pubblico*, apparso nel fascicolo IV dell'anno 1922 in questa Rivista. Basterà richiamarne qui un concetto: che, se i nostri Musei, le nostre raccolte d'Arte, ecc., non hanno ricche dotazioni che permettano loro di attirare il pubblico dei visitatori con le agevolazioni e le comodità che sono offerte da analoghi Istituti all'Estero, tanto più conviene ed è meritorio lo studiare tutte le possibili combinazioni che sono consentite dai limitati mezzi.

L'esempio che rechiamo qui è, ci sembra, molto probativo di quella tesi, ed esso ci è offerto dalla pronta e volonterosa corrispondenza del Comm. Clivio Cottafavi, Direttore onorario del R. Palazzo di Mantova. Per difetto di personale (guaio comune a molti altri Istituti) egli aveva dovuto adottare il provvedimento di limitare nei giorni festivi la visita ad una sola parte del palazzo (Corte Vecchia e Corte Nuova) e dell'annesso Castello. Così che il visitatore capitato a Mantova la domenica (cioè proprio nel giorno preferito per le escursioni), coll'intento di ammirare i fastosi edifici gonzagheschi, e insieme le celle dove soffrirono i martiri di Belfiore, doveva tornarsene per gran parte disilluso, se pure non rinunciava addirittura, messo in avviso dalle altrui delusioni, a quell'interessante visita.

L'egregio Direttore, al richiamo che gliene veniva fatto, rispondeva giustamente che la visita del Palazzo e del Castello non poteva essere compiuta senza guida, e appunto nei giorni festivi non ne aveva a sufficienza per poter seguire lungo tutto il percorso i diversi gruppi di visitatori.

Gli proponemmo allora di studiare la possibilità di comitive a ora fissa: le 9, le 10, le 11 ritenendo che senz'altro i visitatori avrebbero atteso il ritorno di un gruppo piuttosto che fare una visita incompleta. Ebbene, il Comm. Cottafavi studiò la cosa con tanto desiderio di riuscire a tradurla in atto, che trovò modo non solo di organizzare le tre visite propostegli, ma di aggiungerne una quarta alle 13 e una quinta alle 14, rendendo così possibile anche a chi giunga a Mantova nelle più tarde ore della mattina o abbia dedicato la mattina alle altre interessantissime visite del Palazzo del Te, e di Sant'Andrea, a dedicare al Palazzo e al Castello le prime ore del pomeriggio.

Quali bellissimi itinerarî si possono costruire su tali dati! Milanesi, bresciani, padovani, veronesi, piacentini, ecc., hanno così il modo di compiere in un giorno la visita di Mantova.

Antichità romane ed affreschi a Brescia.

Un pregevole affresco di Gerolamo Romanino è venuto alla luce nella chiesa di S. Francesco, di cui si sono ripresi i restauri sospesi all'inizio della guerra. L'antico dipinto, rappresentante la discesa dello Spirito Santo fra gli Apostoli, costituisce la pala originaria di un altare del Cinquecento, ma era stato coperto da una tavola dipinta, che ora finalmente, per interessamento del Rettore Mons. Nazzari, è stata rimossa. La bellissima opera del Romanino, benchè qua e là deturpata dai fori praticati per fissare la tavola che lo copriva, è in tali condizioni da poter essere efficacemente restaurato.

Il portico dell'Incoronata a Napoli.

In seguito a lavori di restauro ordinati dalla Soprintendenza all'Arte medievale, alla trecentesca chiesa della Incoronata, in Napoli, è stato posto in luce il bellissimo portichetto senese, a sesto acuto, che faceva parte della antica Corte di Giustizia, che sorgeva nello stesso luogo della chiesa.

Una chiesetta al protettore degli alpinisti sotto il Cervino.

Verso il Giomen, ai piedi del Cervino e in cospetto della pittoresca conca del Breuil, è sorta una elegante chiesetta dedicata a S. Bernardo da Mentone, protettore degli alpinisti, la cui immagine figura insieme a quella di S. Teodulo, in un medaglione applicato all'agile campanile.

S. S. il Pontefice Pio XI, memore dei suoi antecedenti di forte alpinista, ha voluto onorare il piccolo santuario di un autografo, che vi viene gelosamente custodito in una cornice d'argento.

La costruzione del tempio è stata eseguita a carico del Comm. Bocchioli di Milano, su terreno offerto dai fratelli Maquignaz. Alla cerimonia inaugurale, svoltasi nello scorso mese di agosto, hanno partecipato il Duca d'Aosta, il Duca degli Abruzzi, il Dott. Alberto Pirelli, ministro plenipotenziario, l'On. De Capitani d'Arzago attuale Podestà di Milano, il Comm. Gonnella, presidente del C. A. I., numerose altre personalità e un folto pubblico che ha plaudito alla geniale e pittoresca iniziativa.

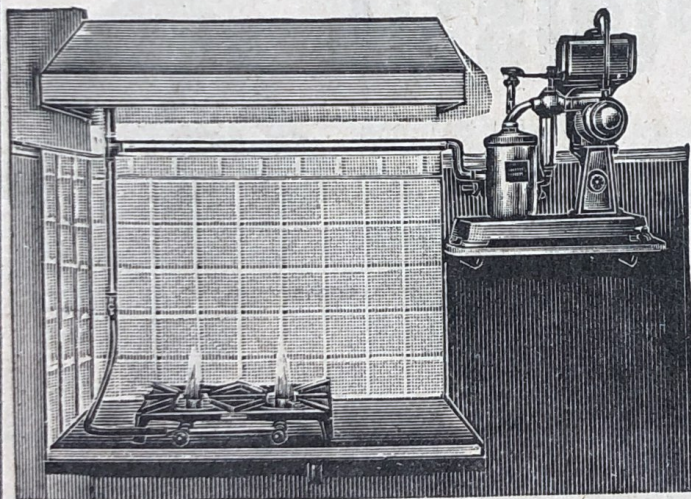
La caravella di Colombo fedelmente riprodotta in Spagna.

A quanto informano i giornali, è in costruzione a Cadice una caravella che riproduce esattamente la *Santa Maria*, con la quale Cristoforo Colombo scoprì l'America. La singolare imbarcazione, che si prevede verrà varata nel principio del 1929 e che è destinata all'esposizione di Siviglia, ha lo stesso tonnellaggio, le stesse proporzioni, la stessa linea, gli stessi mezzi di manovra, lo stesso armamento della storica nave. Anche l'equipaggio della caravella, vestito secondo il costume dell'epoca, sarà composto dello stesso numero di uomini coi quali Colombo salpò da Porto Palos.

A bordo della caravella verrà offerto un banchetto a Re Alfonso, servito secondo gli usi e con le stoviglie e gli utensili del secolo XV. Lo stesso protocollo con cui il Sovrano verrà ricevuto a bordo, sarà quello che vigeva ai tempi del Re Cattolico.

TRA I LIBRI

Almanacco delle Forze Armate, 1928 (Anno VI) – Roma, Tipografia del Senato del Dott. G. Bardi, 1928; Editrice la Libreria del Littorio, Roma; pag. 1076: L. 25.

Annuario compilato con molta accuratezza, sobrietà e precisione, che devono essere le doti precipue di questo tipo di pubblicazioni. In esso si trovano indicati le solennità civili e nazionali, i componenti la Famiglia Reale, le Case militari di S. M. il Re e dei RR. Principi, il Governo e le Alte cariche dello Stato, i Senatori militari, i Deputati militari, gli Addetti militari, i Ministeri delle Forze armate col loro ordinamento, notizie di legislazione militare; ed inoltre la Dislocazione delle Forze Armate: Regio Esercito, Regia Marina, Regia Aeronautica, Regia Guardia di Finanza, Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale. Ma oltre a questa, che è la parte più propriamente utile a scopo di consultazione e d'informazione, l'Annuario è arricchito di altri numerosi capitoli, alcuni dei quali sono vere e proprie monografie storico-militari, scritte con profonda conoscenza dell'argomento trattato, con grande amore per l'Esercito e per le sue istituzioni e tradizioni. Il Gen. Nicola Brancaccio ha dedicato *Un Pensiero ad Emanuele Filiberto*, principe di cui mette in rilievo le grandi virtù di condottiero; Enrico Rocchi ha scritto diffusamente su *Emanuele Filiberto ingegnere militare*; e Umberto Savoia *Sulle orme di Pietro Micca, fra gli avanzi della Cittadella di Torino*, guida il lettore tra i resti della storica Cittadella e fa un esame delle condizioni criticamente accertate nelle quali si verificò l'eroico sacrificio del minatore di Andorno. I capitoli successivi sono dedicati a ricordare *Le tradizioni del valore militare degli italiani*, e sono qui messe nella giusta luce le prove di austera disciplina, di valore, di resistenza, in guerra ed in pace, offerte dal soldato italiano, di tutte le armi. Perciò in questi capitoli, ricchi di ricordi gloriosi, sono lumeggiate le origini di ciascuna arma, le imprese cui esse furono chiamate a partecipare, la loro rispettiva importanza nel grande quadro delle forze armate nazionali, la missione cui ciascuna è destinata. Altre pagine sono dedicate al Dodecaneso, all'Opera Nazionale per i Combattenti, alla Scuola dei paracadutisti, ai Musei storici delle Accademie militari, alle Associazioni dei militari in congedo. Havvi qui una trattazione sintetica e nello stesso tempo diffusa, semplice, accurata, particolareggiata; uno specchio completo della vita militare italiana e delle tradizioni

più pure, più sentite e vitali delle forze armate della Nazione. Libro di consultazione e libro d'interessante lettura, ad un tempo.

TENCAJOLI ORESTE FERDINANDO. – *Le chiese nazionali italiane in Roma*. – Proemio di Mons. Giuseppe Cascioli, archivista della S. Congregaz. della Rev. Fabbrica di S. Pietro in Vaticano. Con venti illustraz. fuori testo. Copertina di G. M. Cerasa. – Pag. 150, L. 22,50 in Roma, L. 25 nel Regno. Desclée e C. Edit. Pontifici, Roma, Piazza Grazioli, 1928.

Roma esercitò sempre, su tutti i popoli, un'attrazione fatta di fede e di ammirazione. Da ogni parte del mondo, da ogni parte d'Italia, affluirono in Roma i pellegrini e nello stesso tempo artisti, artigiani, operai, commercianti, banchieri e persone d'affari d'ogni ceto. Il trovarsi lontani dalla propria regione, dalla propria città d'origine, spinse molti di questi ad unirsi, per conoscersi meglio, per aiutarsi e proteggersi a vicenda, per far rivivere anche nella grande lontana città universale le care indimenticabili tradizioni e costumanze locali. Sorsero in tal modo le prime Compagnie, pie associazioni di mutuo soccorso e d'assistenza, le quali presero di poi il nome di Confraternite con statuti e regolamenti speciali, prevalentemente religiosi, approvati dai Papi. Molte di queste Confraternite, pur avendo cambiato nome nel secolo scorso o nel primo quarto del presente, sussistono tuttora in Roma. Sorsero in tal modo le Confraternite dei Lombardi, dei Fiorentini, dei Piemontesi, dei Lucchesi, dei Siciliani, dei Senesi, ecc. Per opera di queste Confraternite vennero fondati ospizi, collegi, oratorî, chiese, ricchi di opere d'arte, intitolati ai Santi Patroni della terra nativa. Quasi tutte queste « nazioni », questi « Stati » italiani, avevano in Roma la loro « Chiesa nazionale », più o meno grande, con annesso fabbricato od ospizio, tranne Ferrara, Modena, Parma, Pisa, Monferrato ed Urbino.

Il Tencajoli, in questo bel volume, nitidamente stampato e riccamente illustrato, narra la storia di queste Confraternite e di queste chiese che si continuano a chiamare nazionali perchè nei secoli scorsi così chiamavansi, anche se si tratti di nazioni... regionali che la più grande patria italiana ha assorbito nella sua risorta unità. Sono perciò narrate in questo libro le memorie delle chiese dei Piemontesi, Savoiardi e Nizzardi, dei Lombardi, dei Bergamaschi, dei Bresciani (demolita), dei Veneziani, degli Illirici, dei Genovesi, dei Fiorentini, dei Lucchesi, dei Senesi, dei Bolognesi, dei Camerinesi, dei Piceni, dei Norcini, dei Napoletani, dei Calabresi, dei Siciliani, dei Sardi e dei Corsi, del S. M. Ordine di Malta. Lettura interessante ed istruttiva, documento di storia regionale e d'arte, che è destinata a dar sempre un'impronta caratteristica a tutte le opere del genio italiano.

Chi è?

L'editore Formiggini di Roma ha coraggiosamente iniziata la pubblicazione di un'opera analoga a quella di cui sono già in possesso, ciascuno per il proprio paese, i maggiori Stati d'Europa. *Chi è?*, dizionario degl' Italiani d'oggi viene a collocarsi vicino al *Who's who?* al *Wer ist's?* al *Qui êtes-vous?*, manuali di consultazione così utili anche per noi italiani da non comprendere perchè si sia tardato a dar a loro un fratello italiano.

Lo si comprende però quando si pensi alla complessità, alla difficoltà dell'opera, irta di triboli e gravida di dispiaceri. Raccogliere notizie sulla vita e sulle opere di Platone, di Shakespeare, di Alessandro Volta, di Calderon de la Barca, di Giorgio Washington, di Alessandro Manzoni, ecc., non è difficile, quando ci si contenti di cenni sommarî. Ma ben altra cosa è redigere un elenco di *notorietà* contemporanee e procurarsi le informazioni su di esse: tanto più quando le informazioni si estendono, come per il libro edito dal Formiggini al gentilizio, all'età, alle opere e persino al numero del telefono! La fonte più diretta e sicura, l'interessato, troppe volte o per trascuranza o per modestia, inopportuna, non risponde. Di tali vicende il Formiggini discorre argutamente nella sua prefazione, ma accenna anche ai rimedî che non possono però attuarsi se non dopo che una prima edizione diffusa tra il pubblico abbia creato una serie di collaborazioni volontarie. E perchè gli acquirenti della prima edizione non siano meno fortunati di quelli delle successive (che saranno molti) il Formiggini pensa di pubblicare dei supplementi intercalari, collegati in fine da un elenco generale alfabetico. Intanto, così com'è il libro (lo diciamo per quotidiana esperienza) *è utilissimo*. E chi credesse di svalutarlo perchè vi mancano, ad esempio, i nomi di Guglielmo Marconi e di Luca Beltrami, sbaglierebbe. Di simili uomini, nessuno domanda: *Chi è?*

G. B.

DEPOLI GUIDO. – *La provincia del Carnaro*. – Saggio geografico, con 68 illustrazioni, di cui 30 fuori testo; pag. VIII-270; Fiume, editrice la Società di studi fiumani, 1928.

La Società di studi fiumani, dopo avvenuta la felice annessione di Fiume alla Patria e poi che fu dato assetto definitivo alla provincia del Carnaro, decise di offrire agli italiani una descrizione sintetica di questa nobile regione, verso la quale l'interesse dell'Italia dev'essere sempre vigile e pronto, data la sua particolare posizione di terra di confine. A ciò la Società fiumana era indotta anche dal desiderio di creare qualcosa di corrispondente ai tempi nuovi e ai fatti più recenti, che fosse pur tale da sostituire la vecchia *Topografia* del Lorenz (1869) od il volume dedicato a Fiume nella

collezione di monografie illustranti i Comitati e le città dell'Ungheria (1896). Il complesso lavoro fu affidato a Guido Depoli, Capo Console del T. C I., già noto per precedenti e dotti scritti su Fiume e la Liburnia, uomo che apprese a conoscere la terra fiumana non solo a tavolino, bensì anche sui luoghi, in escursioni proseguite per circa un trentennio, allo scopo di imparare a conoscere nel miglior modo la natura e le genti della città e provincia. Questo volume è il risultato dell'opportuna iniziativa della Società fiumana: in esso il lettore trova una sistematica, approfondita notizia di tutto ciò che si riferisce ai monti, al clima, alle acque e ai fenomeni carsici, alla flora, alla fauna, alle condizioni idrografiche e biologiche del golfo di Fiume, alle condizioni etnografiche, alla storia, alla economia, alle città e ai paesi della provincia, nonchè alle sue condizioni demografiche e sociali. Come si vede, si tratta di un lavoro di dottrina, largamente corredato di grafici, di dati statistici, e convenientemente illustrato. E' un libro che viene a colmare una lacuna, perchè dà agli italiani una compiuta descrizione della nuova provincia del Carnaro. L'autore e la Società editrice meritano pertanto una sincera parola di elogio.

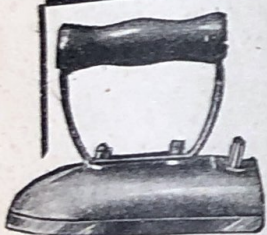
MARIOTTI GIOVANNI. – *Nostalgie di Puglia.* – Soc. Ed. Novissima, Roma, in 16°, pag. 294: L. 12; con prefazione di Luigi Rava.

Note di viaggio, non ispirate a un eccessivo soggettivismo che trascura gl'insegnamenti della storia e della tradizione, ma frutto di un'osservazione resa più veggente da studi preparatori, ed esercitata con vivacità e perspicacia. Chi conosce la Puglia (uomini e cose), sente di venir a conoscerla meglio leggendo queste note; chi non la conosce è attratto a visitarla. L'A., non poteva proporsi più degni intenti. Livio Apolloni ha dato al volumetto il pregio di pochi ma indovinati disegni.

TAVANTI UMBERTO. – *Arezzo in una giornata.* – Guida artistica, illustrata con pianta della città e con illustrazioni riprodotte da disegni dell'Autore e da fotografie. Società Tipografica Aretina, 1928; pag. 162: L. 5.

Questa Guida è fatta con lo scopo di offrire un'illustrazione succinta di Arezzo a coloro che vogliono farvi un brevissimo soggiorno: epperò tratta solo brevemente le cose essenziali. Ma tutto ciò che è utile, bello, interessante, sia dal lato storico, sia dal lato artistico, è qui segnalato e messo nella debita luce. Le illustrazioni sono eseguite dall'Autore medesimo e ogni pubblicità a pagamento fu esclusa dal volumetto.

ADAMI VITTORIO. – *Varenna e il Monte di Varenna.* – Saggio di storia comunale; Tipografia S. Giuseppe, Milano.

Come il ruscello confluisce al torrente, e poi al fiume, e nello sterminato mare si riversa e ne è parte sostanziale, se anche tenue, così questa opera dell'Adami porta anch'essa il suo contributo alla storia senza confini. I due Comuni di Varenna e di Perledo sono illustrati in tutte le diverse manifestazioni di vita giuridica, economica e sociale, attraverso i secoli: il libro è un inventario completo di questo piccolo lembo di terra, che contribuì anch'esso, minuscola fogliolina del «carciofo d'Italia», alle guerre del Rinascimento, e che lasciò ben 45 morti nella recente guerra.

Se ogni comune d'Italia avesse una sua storia compilata con tanta ricchezza di particolari, sarebbe arricchito in modo dovizioso il quadro generale della storia d'Italia.

BALSINELLI FRANCESCO. – *Guida Storico-Artistica illustrata della Repubblica di San Marino* (Pubblicaz. approvata dalle Superiori Autorità). – S. Marino, 1928 (Editrice la Scuola Tipografica Orfanotrofio Miramare, Rimini, diretta dal Cav. E. Reffi); pag. 150.

Questa Guida sarà un'ottima compagna di quanti si recheranno a visitare l'antica Repubblica. Contiene una rapida sintesi storica della Repubblica stessa, una narrazione pratica, semplice, particolareggiata dei paesi e dei monumenti, ed infine un'opportuna e quanto mai interessante esposizione dell'ordinamento politico, giudiziario, militare, del minuscolo Stato, che superò, indenne, tante tempeste e tanti sconvolgimenti. Anche l'edizione, per il formato, le illustrazioni, la stampa, è eccellente.

ANGIOLETTI G. B. – *Scrittori d'Europa*. – Libreria d'Italia, Milano, 1928: L. 5.

Per quanto il sottotitolo del libro dica « Critiche e Polemiche » i saggi che il volume ci presenta non sono delle vere critiche in quanto che, pur non mancando di una certa oggettività, l'elemento soggettivo vi ha un enorme rilievo. Le opinioni che l'A. vi esprime si appoggiano quasi soltanto a se stesse, e non hanno mai il conforto di una serrata argomentazione.

L'Angioletti dichiara nella prefazione che non gli dispiacerebbe che il libro venisse definito un libello tendenzioso; ma non hanno gli scritti in esso racchiusi nè la foga, nè lo stile trascinante del *pamphlet*.

In esso noi impariamo a conoscere le simpatie e le opinioni dell'Autore, espresse in una forma che passa dalla frase familiare al discorso erudito: una conversazione insomma, o meglio un monologo. Se poi il monologo diventerà dialogo e qualche frutto ne scaturirà, l'interlocutore non sarà certo quel pubblico medio al quale dagli Editori è dedicata questa « Collana Popolare ».

I *« Quaderni » de le Forze Armate*. – Roma, Tipografia del Senato del Dott. G. Bardi. Prezzo: L. 2, L. 1,50, L. 1,75.

Il noto, apprezzatissimo periodico militare « Le Forze Armate » sta pubblicando, in una serie di « Quaderni », interessanti scritti di indole militare, dovuti alla penna di valenti Ufficiali del nostro Esercito. Hanno sinora visto la luce i seguenti:

Ten. Col. Enrico Rovere: « Evoluzione storica della attività informativa militare »;

Col. Ubaldo Soddu: « Compilazione, studio e discussione dei problemi tattici. – Il Bosco e la nostra frontiera orientale »;

Ten. Col. Marino Valletti Borgnini: « La Conquista dell'Algeria da parte dei Francesi ».

Segnaliamo i tre interessanti scritti all'attenzione dei nostri numerosissimi Soci appartenenti alle Forze armate dello Stato.

Almanacco Italiano Bemporad per il 1929. – Enciclopedia popolare della vita pratica.

Ormai al suo trentaquattresimo anno, questa opera, in ricco volume di circa 900 pagine con oltre 800 illustrazioni, rispecchia gli avvenimenti mondiali dell'annata, e alle rubriche annuario, diplomatico, amministrativo, economico, statistico, aggiunge una ricca serie di articoli monografici sulle più svariate attività della vita italiana.

Almanacco della donna italiana - 1929. – Enciclopedia della vita femminile. – Anno X.

Volume di circa 400 pagine, su carta di lusso, con oltre 300 figure e disegni, contiene notizie riguardanti la vita femminile e domestica, e illustra il contributo portato dalla donna nelle più svariate esplicazioni della vita nazionale.

Almanacco del ragazzo italiano - 1929. – Enciclopedia della vita giovanile, a cura di Collodi Nipote. – Anno VI.

Il volume, di circa 300 pagine, riccamente illustrato e rilegato alla bodoniana espone in forma piana e dilettosa, molte notizie di grande utilità per la elevazione intellettuale e morale della gioventù.

(Come è stato pubblicato a pag. 357 del numero di dicembre, le tre pubblicazioni sopra elencate, vengono cedute dalla Casa Bemporad con notevole sconto ai Soci del T. C. I. e cioè rispettivamente le prime due a L. 6,50, franco di porto Italia e Colonie ed a L. 8 la terza, franco di porto).

BERTINETTI GIOVANNI. – *Il libro del Dopolavoro*, con lettera di Edoardo Malusardi. – S. Lattes e C. Editori, Torino 1929; pag. XII-282: L. 10.

Qual'è lo scopo del dopolavoro? E' detto efficacemente ed in breve dall'Autore: « *Fare amare il lavoro; e fare amare il lavoro vuol dire far amare la vita* ». « *Il dopolavoro deve rinviare ai campi, alle officine, agli uffici i « dopolavoristi » con una rinnovata energia fisica e morale e con una sempre più spirituale concezione del lavoro* ». Su questo tema fondamentale è svolto il libro, che è un buono e bel libro, perchè tende ad esaltare le nobili fatiche quotidiane dell'uomo, ad ispirare amore per il lavoro e serena giocondità nelle ore dedicate al riposo e allo svago. E lo fa con uno stile semplice, chiaro, elegante, con un periodare breve, conciso, efficacissimo, che subito induce alla lettura del libro e alla meditazione delle cose giuste e sensate in esso raccolte ed esposte.

DI VALLEPIANA UGO (con schizzi di Angelo Calegari). – *Sci*. – A cura dello Sci Club Sucai, Monza, pag. 75: L. 4.

Utile manualetto che tratta della pura e semplice tecnica dello sci. Il suo massimo pregio è quello di aver condensato in breve spazio le principali nozioni di questo sano ed attraente sport, di avere illustrato con chiari ed efficaci disegni le spiegazioni offerte dal testo, di avere omesso tutta la parte descrittiva, storica, nomenclatura, varî tipi d'attac-

chi, equipaggiamento, ecc., ecc., che avrebbero reso il libro troppo voluminoso. Donde l'utilità pratica del libriccino, che dall'Autore viene dedicato «ai compagni d'arme e d'alpinismo».

TURCHETTI Don ROMUALDO. — *La Pieve di Pisignano.* — Stabilimento Tip. Saporetti, Cervia.

Descrive le vicende storiche e i pregi d'arte di una fra le più antiche Pievi del basso Ravennate, da autorevoli storici attribuita al X secolo. Essa fu edificata probabilmente sul luogo ove sorgevano edifici romani e forse anche un sacello dedicato al culto di Mitra. Infatti vi si conserva ancora una scultura dell'Impero con figurazione mitriaca. Distrutta dai Goti in epoca imprecisata, la Pieve fu ricostruita dalle monache di S. Lucia di Venezia sotto l'aureo pontificato di Leone X. Ma una nuova sciagura doveva colpirla nel 1600, in cui si trovò a dover subire il triste fato che gravò su gran parte dei sacri monumenti. Vide infatti la propria struttura architettonica deturpata, e coperte dalla calce le belle e antiche pitture dell'abside. I lavori di restauro ebbero inizio nel 1911 e si protrassero per lungo tempo sotto la diligente e intelligente vigilanza del parroco locale, Don Romualdo Turchetti, che in questa piccola monografia parla della sua chiesa con cognizione storica, sensibilità artistica e vero trasporto d'amore.

Guida di Livorno e Provincia. — Rassegna schematica di vita economico-sociale della Provincia Labronica. Editore proprietario Benedetto Parigi, Livorno. Prima edizione 1928-29: L. 20.

Statistica dei Soci al 30 novembre 1928.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 30 novembre 1928			N.	200 086
Nuovi Soci per il 1928 inscritti alla stessa data			»	22 355
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1927	N.	109 317		
Soci Vitalizi inscritti al 30 novembre 1928	»	11 813	»	121 130
Nuovi Vitalizi rateali in corso di pagamento della quota completa			»	3 556
Totale Soci			N.	347 127
Presumibili rinnovi e nuove iscrizioni per il 1928 dal 30 novembre al 31 dicembre 1928			»	3 500
Totale Soci			N.	350 627

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano (105), Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile: Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.